

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
CARRERA DE DERECHO
(P.E.T.A.E.N.G.)



TRABAJO DIRIGIDO

**“REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSPORTE
MUNICIPAL DE LA PAZ CON RELACION AL
HORARIO DE SERVICIO”**

**Ley Municipal Nº 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo
Municipal de La Paz (11 de abril de 2012) Artículos 17-18**

(Para optar al Título Académico de Licenciatura en Derecho)

POSTULANTE: MANUEL ELIAS ZABALETA CANDIA

TUTOR: LIC. FLAVIO OROZCO LOZA

**La Paz – Bolivia
2019**

Dedicatoria:

A mi madre Clotilde Zabaleta Candía (+), por el constante apoyo y la paciencia que me tuvo.

A mis hijos por ser el motor de mis ilusiones, la fuente de mi felicidad, estructura de mi formación y la fortaleza que en todo momento me dieron, personas que fueron inspiración para mi trabajo, en especial a mi querida hija (Wanda Mary), por darme todo el impulso necesario, para que este sueño se haga realidad.

Agradecimiento

A Dios nuestro Señor, a mi familia por ser el pilar fundamental en mi formación, por la colaboración en este proyecto.

A mi carrera de Derecho, y docentes por la ayuda incondicional que me dieron. Mis más sinceros agradecimientos a mi tutor Lic. Flavio Orozco Loza por su importante aporte y participación activa en el desarrollo de este proyecto de grado. Debo destacar, por encima de todo, su disponibilidad y paciencia, no cabe duda que su participación ha enriquecido el trabajo realizado. Y por su amistad brindada.

RESUMEN

La presente monografía de grado, tiene como fin el de analizar el ámbito del derecho público, y para ello considera como objeto de estudio el transporte público el cual es un servicio que beneficia a la población en su conjunto.

En la actualidad el Gobierno Autónomo Municipal de la Paz y la Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, la cual está amparada en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, busca establecer un mejor servicio de transporte urbano, respetando rutas y recorridos. Esta ley considera en sus artículos 17 y 18 normar, regular y controlar mediante el concejo municipal y la AMTT los horarios del servicio de transporte.

Pero dicho aspecto, no considera de manera específica la incorporación al servicio de transporte público dos turnos de ocho horas, lo cual genera de manera sutil el trameaje en el servicio público, llegando incluso a legitimar este aspecto, lo cual es atentatorio contra el ciudadano de a pie.

Y es este aspecto lo cual, es el objeto de estudio que se desarrolla en el presente documento académico, considerando en su análisis los alcances de la ley municipal y los efectos que tiene sobre el transporte público y sobre todo el efecto negativo que se tiene sobre la población del municipio de La Paz.

ÍNDICE GENERAL

Contenido	Pág.
Portada	
Dedicatoria.....	i
Agradecimientos.....	ii
Resumen.....	iii
Indice.....	iv
CAPITULO PRIMERO	
1.1. INTRODUCCION.....	1
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA TEMA.....	1
1.3. BALANCE O MARCOS.....	2
1.3.1. Vehículo de transporte.....	2
1.3.2. Ruta de transporte.....	3
1.3.3. Caja reloj.....	3
1.3.4. Operadores de ruta.....	4
1.3.5. Conductor.....	4
1.3.6. Conductor de vehículos menores.....	4
1.3.7. Conductor de vehículos medianos o livianos.....	4
1.3.8. Conductor de vehículos pesados.....	5
1.3.9. Cobrador.....	5
1.4. OBJETIVOS.....	7
1.4.1. Objetivo general.....	7
1.4.2. Objetivos específicos.....	7
1.5. PROBLEMATIZACIÓN.....	8
1.6. Hipótesis y proposiciones.....	9
1.7. MÉTODO Y TÉCNICAS A APLICARSE.....	9
1.7.1. Métodos utilizados en la monografía.....	9
1.7.2. Concepto de método.....	9
1.7.3. Métodos generales.....	10
1.7.4. Métodos específicos.....	11
1.7.5. Técnicas utilizadas en la monografía.....	11

1.7.6. Diseño.....	11
1.7.7. Población.....	11
1.7.8. Muestreo.....	12
1.8. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	12
1.9. DESCRIPCIÓN DEL RAZONAMIENTO Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO.....	12

CAPITULO SEGUNDO

ANALISIS RETROSPECTIVO O SUSTENTO HISTORICO

A. GENERAL O MUNDIAL.....	16
2.1.1. El automóvil en el mundo.....	16
2.1.2. Las primeras consecuencias del automóvil.....	17
2.1.3. Surgimiento de las ciudades congestionadas.....	17
B. LATINOAMERICA.....	18
2.2.1. Necesidad de normas para ordenar el tránsito.....	18
2.2.2. Primeros anuncios de multa para peatones imprudente.....	19
C. BOLIVIA.....	20
2.3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.....	20
2.3.2. Código de Tránsito.....	21
2.3.3. Ley Municipal No.015 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	22
2.4. REGULACIÓN INSTITUCIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE.....	24
2.5. ESTRUCTURA NORMATIVA DEL SECTOR TRANSPORTE.....	27
2.5.1. Competencias gubernamentales.....	27
2.5.2. Ley General de Transporte.....	28
2.5.3. Plan Nacional de Desarrollo 2016-2020.....	29
2.6. NORMATIVA LOCAL.....	30
2.6.1. Plan de Desarrollo Municipal “LA PAZ-2040”.....	30

CAPITULO TERCERO

ANALISIS PROSPECTIVO O FACTUAL

A. EXPOSICION DEL “DEBER SER”.....	32
B. LEGISLACION COMPARADA.....	33
C. APROXIMACION TEORICO,CONCEPTUAL .DOCTRINARIA.....	44

3.3.1.	El Surgimiento de la Sociedad de Redes.....	44
3.3.2.	El Urbanismo de las Redes.....	45
3.3.3.	La Red Urbana.....	46
3.3.4.	Los procesos conectivos como base del Tejido urbano.....	46
3.3.5.	PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DE LA RED URBANA.....	47
3.3.5.1.	Nodos.....	47
3.3.5.2.	Conexiones.....	47
3.3.5.3	Jerarquía.....	48
D.	RESALTAR Y EXPONER TEORICAMENTE EL VACIO	
	IDENTIFICADO O PROBLEMATIZACION	57
3.4.1.	Aspectos Generales de la Población Paceña.....	57
3.4.2.	Aspectos de Referencia: Servicio de Transporte Público de la Ciudad de La Paz.....	58
3.4.3.	Características Socioeconómicas de los Usuarios.....	60
E.	PROPUESTA TEÓRICA DEL “DEBERÍA SER” O VIABILIDAD.....	67
3.5.1.	Habito, Formas, Frecuencia, Espera y Tiempo de Uso de Transporte Publico.....	67
3.5.2.	Percepción de la Población Respecto al Servicio de Transporte Publico.....	76
	CAPITULO CUARTO	
	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
4.1.	CONCLUSION.....	79
	CAPITULO QUINTO	
	PROPUESTA DE NORMA	
5.1.	PROPUESTA.....	80
	BIBLIOGRAFIA.....	87
	ANEXOS.....	89

CAPÍTULO PRIMERO

1.1. INTRODUCCIÓN

La presente investigación está enfocada en el ámbito del derecho público, considerando que el transporte público es un servicio público y que beneficia a la población en su conjunto.

La Ley Municipal Nº 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, está amparada en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, y busca establecer un mejor servicio de transporte urbano, respetando rutas y recorridos.

Esta norma contiene los artículos 17 y 18 que tiene como objetivo normar, regular y controlar mediante el concejo municipal y la AMTT los horarios del servicio de transporte.

1.2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.

Pero en la misma, no se considera desde ningún punto de vista poder incorporar el servicio de transporte público en dos turnos de ocho horas y así generar un mejor servicio público, más al contrario se incorporó una ley complementaria donde se da lugar al transporte nocturno, legitimando de esa manera el trameaje del servicio público, aspecto que es atentatorio contra el ciudadano de a pie.

El ciudadano paceño, tiene un respaldo jurídico que le faculta exigir un servicio urbano de calidad y sobre todo demandar al ejecutivo municipal precautelar el tema de las tarifas, las rutas y recorridos.

1.3. BALANCE O MARCOS

El Controlador de tránsito es la persona encargada profesionalmente de dirigir el tránsito de modo seguro, ordenado, rápido. Una de las funciones más importantes que tiene es supervisar a los conductores, observar cada maniobra realizada por ellos, con el objetivo de que los usuarios que están siendo transportados en el vehículo estén seguros y salvos de cualquier peligro. Se puede decir que su labor es complicada, debido al denso tránsito y otros imprevistos que se pueden presentar.

Los controladores de tránsito se seleccionan entre personas con gran capacidad, tienen que ser hábiles, proactivos y comunicativos. Cada controlador ha de coordinar con los controladores de sectores adyacentes para que dichas normas se cumplan en todos los sectores del País y poder así evitar accidentes, manteniendo de esta manera una ciudad ordenada.

1.3.1. Vehículo de Transporte:

Un vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro. Las autoridades se vieron en la necesidad de crear el transporte urbano por el alto número de habitantes y también por la necesidad en que se ven obligados a recorrer distancias largas. Ya sea un autobús o un microbús.

Se puede utilizar este medio de transporte para trasladar personas, cargas o mercancías; entre ellos tenemos variedad de vehículos como por ejemplo el tren, el automóvil, el camión, el barco, el avión, la bicicleta, y la motocicleta. Si nos enfocamos al vehículo de transporte para trasladar personas podemos observar que hay diferentes servicios que ofrecen las empresas encargadas, se puede detallar que dichas empresas ofrecen comodidad, rapidez y seguridad para sus usuarios.

El transporte público se diferencia del transporte privado básicamente en que: Transporte privado el usuario puede seleccionar la ruta, la hora de partida, influir en la rapidez del viaje. El usuario opera su vehículo y se hace cargo de sus costos. El más representativo de los modos de transporte privado es el automóvil. Transporte público el usuario debe ceñirse a los horarios, el tiempo de viaje está dado por las paradas y la velocidad de operación. El usuario recibe un servicio a cambio de un pago cómodo, conocido técnicamente como tarifa, cada pasajero tiene su monto a pagar, como, por ejemplo:

- Pasaje Escolar
- Pasaje Universitario
- Pasaje Urbano
- Pasaje Interurbano
- Pasaje Directo

1.3.2. Ruta de Transporte:

Ruta se refiere a un camino, carretera o vía que permite el tránsito de personas, cargas o mercancías, teniendo un punto de partida y un punto de llegada. En tal sentido, se debe tener en cuenta que las vías necesitan ser mantenidas constantemente para la seguridad tanto del conductor como de los pasajeros. Si bien son ciertas las rutas están diseñadas para el buen manejo del transportista, tienen un orden y letreros de señalización que debe ser respetado por los transportistas y peatones.

1.3.3. Caja de Reloj:

La caja de reloj viene a ser los marcadores que usualmente utilizan las empresas de transporte urbano para medir las distancias entre cada punto de estación, estos son los paraderos establecidos por cada línea de transporte. De

esta manera brindan un mejor servicio a los ciudadanos quienes día a día utilizan el servicio. Todos los vehículos portarán en lugar visible sus respectivas Hojas de Ruta, en la cual se señalará el número de la Ruta, la razón social de la concesionaria, las características principales del vehículo (número de asientos, capacidad total del vehículo, número de placa de rodaje), el tiempo de vigencia de la tarjeta de circulación y descripción del recorrido.

1.3.4. Operadores de Ruta:

Los operadores de ruta vienen a ser los conductores y cobradores.

1.3.5. Conductor:

Es la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas. Legalmente, el conductor es la persona capacitada para guiar un vehículo, ya que tiene que estar munido de los requisitos exigidos, cumplidos en los exámenes teórico - práctico de idoneidad, en consecuencia, obtiene la licencia de conducir donde lo habilita para conducir un vehículo (Categoría "A", Categoría "B" y Categoría "C" Profesional).

Podemos clasificar a los conductores, según el vehículo que guían, en:

1.3.6. Conductor de Vehículos Menores:

Bicicletas, moto-vehículos, vehículos de tracción a sangre, pequeños carros.

1.3.7. Conductor de Vehículos Medianos o Livianos:

Automóviles particulares, taxis, trufis, camionetas, y vehículos que no superen los 1.500 kilogramos (Categoría "A", Categoría "B").

1.3.8. Conductor de Vehículos Pesados:

Camiones, ómnibus, remolques y semirremolques. Los conductores de los vehículos del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros están obligados, sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa, a:

- a) Llevar consigo su Licencia de Conducir (Categoría "C"), Tarjeta de Propiedad, la Hoja de Ruta y el SOAT, para presentarlos a la Policía de Tránsito o al Inspector Municipal, cuando lo soliciten.
- b) Portar su credencial, permanecer aseado, uniformado y a tratar al público con cortesía.
- c) Cumplir con el recorrido de la ruta otorgada en concesión.
- d) Mantener las puertas del vehículo cerradas mientras se halle en movimiento.
- e) Detener el vehículo para recoger o dejar pasajeros únicamente en los paraderos de ruta, debiendo hacerlo al borde derecho de la calzada, junto a la vereda.
- f) Recoger sin cobro de nuevo pasaje a los pasajeros de otros vehículos de la misma Empresa, que por cualquier circunstancia haya quedado fuera de servicio en algún tramo de la ruta.
- g) Cuidar que el vehículo se encuentre en perfecto estado de limpieza y presentación al público, para lo cual lo inspeccionará antes de iniciar su recorrido en cada vuelta.

- h) Colocar un letrero en el lado derecho de la luna parabrisas delantera con la anotación "Fuera de Servicio", cuando tenga que abandonar la ruta por asuntos particulares, para lo cual deberá estar sin pasajeros.
- i) Conducir el vehículo a velocidad razonable y prudente, no sobrepasando los límites máximos señalados por cada zona y circunstancia.

1.3.9. Cobrador:

Persona autorizada por la concesionaria encargada de recibir el valor del pasaje y de la entrega del boleto respectivo. Son obligaciones de los cobradores:

- a) Observar un comportamiento correcto con el público y con el conductor, haciendo uso de un lenguaje respetuoso.
- b) Disponer el dinero fraccionario suficiente para dar cambio al público usuario por el pago de los pasajes.
- c) Expedir inmediatamente el boleto al abordar los usuarios al vehículo.
- d) Permanecer en el interior del vehículo cerca de la puerta de acceso.
- e) Mantenerse correctamente uniformados y aseados.
- f) Orientar a los pasajeros en relación a la Ruta.

Los cobradores están prohibidos de:

- a) Llamar pasajeros a viva voz
- b) Permitir subir o bajar pasajeros con el vehículo en movimiento o en lugares no autorizados.

c) Fumar conversar o distraerse cuando el vehículo se encuentre en servicio.

d) Cobrar una tarifa distinta a la consignada en su formato tarifario.

1.4. OBJETIVOS

1.4.1 Objetivo General

- Establecer una Reglamentación jurídica de los artículos 17 y 18 de la Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y determinar los horarios de servicios del Transporte a fin de generar un servicio por turnos y eliminar el trameaje.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Analizar el ámbito teórico del transporte publico
- Determinar la incidencia del transporte público en la ciudad de La Paz
- Analizar la normativa municipal con referencia al ámbito del horario del servicio de transporte público en el municipio de La Paz
- Identificar los niveles de cumplimiento de la Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz en sus artículos 17 y 18 y otros.
- Proponer una reglamentación jurídica que permita el de artículos 17 y 18 de la Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y determinar los horarios de servicios del Transporte a fin de generar un servicio por turnos y eliminar el trameaje.

1.5. PROBLEMATIZACIÓN

El Concejo Municipal de La Paz aprobó la Ley Complementaria para la creación de Rutas Nocturnas, la norma tiene tres artículos y autoriza la creación de rutas nocturnas en al menos 33 puntos de la ciudad de La Paz durante tres meses.

La norma establece que estas rutas nocturnas deberán funcionar, inicialmente, por tres meses; a la conclusión de este plazo, el Ejecutivo deberá elaborar y remitir al Concejo un informe técnico detallando el cumplimiento y utilidad del servicio y si es necesario mantenerlo.

El transporte público no cumple los compromisos asumidos para el incremento de los pasajes ni tampoco mejora el servicio. El servicio del transporte, en definitiva, no es bueno: con un parque automotor antiguo, un sistema no regulado.

Según el diagnóstico realizado por el GAMLPA (2014) ratifica que el servicio del transporte está entre los dos principales motivos de insatisfacción de los paceños. De acuerdo al diagnóstico, el 79% de los habitantes de esta ciudad se siente insatisfecho con la calidad del servicio; embotellamientos (86%), respeto a la seguridad del peatón (84%), el maltrato por parte de los transportistas (85%), el exceso de vehículos (82%) y el descontento por las tarifas (77%) son algunos de los motivos de este sentimiento negativo.

Ante esta situación, la presente investigación propone involucrar de manera integral los aspectos políticos, técnicos e institucionales. Avanzar en la reforma del sistema de transporte público y que ésta incluya a los choferes. Considerando para ello que el transporte público y la movilidad humana sean concebidas como un derecho de las personas, un derecho ciudadano que debe ser garantizado por el Estado.

1.6. Hipótesis y proposiciones

- La Reglamentación jurídica de los artículos 17 y 18 de la Ley Municipal de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, permitirá establecer los horarios de servicios del Transporte y así generar un servicio por turnos y eliminar el trameaje.

1.7. MÉTODO Y TÉCNICAS A APLICARSE

1.7.1. Métodos Utilizados en la Monografía

1.7.2. Concepto de Métodos:

En la ciencia jurídica al hablar de metodología, nos referimos a un nivel en el que se establecen las distintas corrientes del pensamiento jurídico, que finalmente determinarán posiciones doctrinarias.

Se refiere a los métodos de investigación en una ciencia. Aun cuando el término puede ser aplicado a las artes cuando es necesario efectuar una observación o análisis más riguroso o explicar una forma de interpretar la obra de arte.

La metodología se entenderá aquí como la parte del proceso de investigación que sigue a la propedéutica (La propedéutica es el conjunto de saberes y disciplinas que hace falta conocer para preparar el estudio de una materia. Constituye una etapa previa a la metodología - conocimiento de los procedimientos y técnicas necesarios para investigar en un área científica) y permite sistematizar los métodos y las técnicas necesarios para llevarla a cabo. “Los métodos –dice Martínez Miguélez (2004)– son vías que facilitan el

descubrimiento de conocimientos seguros y confiables para solucionar los problemas que la vida nos plantea”.

La metodología es una etapa específica que dimana de una posición teórica y epistemológica y que da pie a la selección de técnicas concretas de investigación. (Alonso, 2004:47)

La investigación oscila entre los esquemas de pensamiento inductivo y deductivo, además de que por parte del investigador se necesita un amplio análisis.

1.7.3. Métodos Generales:

- **Método Deductivo.** Este método tiene ciertas características que permitirán establecer principios y teorías generales que harán posible conocer el fenómeno del transporte público.
- **Método Inductivo.** Este método permite, una vez desarrollada la investigación llegar a conclusiones generales.
- **Método Sociológico.** Este método también fue aplicado, puesto que el servicio del transporte público es un servicio que beneficia a la población en su conjunto.
- **Método Analítico - Sintético.** Método permitió hacer un análisis de la problemática social como es el transporte público, determinando mediante este análisis establecer principios y los fundamentos para su tratamiento jurídico.

1.7.4. Métodos Específicos

- **Método Teleológico.** Este método en su denominación tiene el prefijo "tele" que significa fin. El método teleológico es, entonces, el que pretende llegar a la interpretación de la norma a través del fin de la misma, buscando en su espíritu, que es la finalidad por la cual la norma fue incorporada al ordenamiento jurídico. (Sorensen. 2002: 103)
- **Legislación Comparativa.** Este ámbito permitirá conocer experiencias similares en otras legislaciones de otros países.

1.7.5. Técnicas Utilizadas en la Monografía

- **La Técnica Bibliográfica.** Esta técnica permitió hacer un registro de la información documental acorde a la temática.
- **La Técnica de la Entrevista.** Esta técnica fue utilizada, a fin de conocer y recoger testimonios de autoridades competentes con referencia al transporte público.

1.7.6. Diseño

Se tomó en cuenta el diseño de investigación transaccional o transversal, de momento único.

Descriptivo: Porque se describe el problema en proceso de investigación, el desarrollo del mismo y los resultados.

1.7.7. Población

Se establece las características de la población con la finalidad de delimitar cuáles serán los parámetros muestrales.

El universo de estudio para la presente investigación comprende a la población de la ciudad de La Paz.

1.7.8. Muestreo

La Muestra corresponde a un porcentaje de dicha población.

1.8. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Los instrumentos que permitirán la recolección de datos serán los siguientes:

- La técnica bibliográfica.
- La técnica de la entrevista.

1.9. DESCRIPCIÓN DEL RAZONAMIENTO Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO

CAPITULO PRIMERO

1.1. INTRODUCCION

1.2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

1.3. BALANCE O MARCOS

1.3.1. Vehículo de transporte:

1.3.2. Ruta de transporte:

1.3.3. Caja reloj:

1.3.4. Operadores de ruta

1.3.5. Conductor

1.3.6. Conductor de vehículos menores:

1.3.7. Conductor de vehículos medianos o livianos

1.3.8. Conductor de vehículos pesados

1.3.9. Cobrador

1.4. OBJETIVOS

1.4.1. Objetivo general

1.4.2. Objetivos específicos

1.5. PROBLEMATIZACIÓN

- 1.6. Hipótesis y proposiciones
- 1.7. MÉTODO Y TÉCNICAS A APLICARSE
 - 1.7.1. Métodos utilizados en la monografía
 - 1.7.2. Concepto de Métodos:
 - 1.7.3. Métodos generales:
 - 1.7.4. Métodos específicos
 - 1.7.5. Técnicas utilizadas en la monografía
 - 1.7.6. Diseño
 - 1.7.7. Población
 - 1.7.8. Muestreo
- 1.8. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
- 1.9. DESCRIPCIÓN DEL RAZONAMIENTO Y ESTRUCTURA DEL TRABAJO

CAPITULO SEGUNDO

ANALISIS RETROSPECTIVO O SUSTENTO HISTORICO

A. GENERAL O MUNDIAL

- 2.1.1. El Automóvil en el Mundo
- 2.1.2. Las Primeras Consecuencias del Automóvil
- 2.1.3. Surgimiento de las Ciudades Congestionadas

B. LATINOAMERICA

- 2.2.1. NECESIDAD DE NORMAS PARA ORDENAR EL TRÁNSITO
- 2.2.2. Primeros Anuncios de Multa para Peatones Imprudentes

C. BOLIVIA

- 2.3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia
- 2.3.2. Código de Tránsito
- 2.3.3. Ley Municipal N°.015 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz
- 2.4. REGULACIÓN INSTITUCIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE
- 2.5. ESTRUCTURA NORMATIVA DEL SECTOR TRANSPORTE
 - 2.5.1. Competencias gubernamentales

- 2.5.2. Ley General de Transporte
- 2.5.3. Plan Nacional de Desarrollo 2016-2020
- 2.6. NORMATIVA LOCAL
- 2.6.1. Plan de Desarrollo Municipal “LA PAZ-2040”

CAPITULO TERCERO

ANALISIS PROSPECTIVO O FACTUAL

A. EXPOSICION DEL DEBER SER

B. LEGISLACION COMPARADA

C. APROXIMACION TEORICO, CONCEPTUAL Y DOCTRINARIA

3.3.1. El Surgimiento de la Sociedad de Redes

3.3.2. El Urbanismo de las Redes

3.3.3. La Red Urbana

3.3.4. Los Procesos Conectivos como Base del Tejido Urbano.

3.3.5. PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DE LA RED URBANA

3.3.5.1. Nodos

3.3.5.2. Conexiones

3.3.5.3. Jerarquía

D. RESALTAR Y EXPONER TEORICAMENTE EL VACIO IDENTIFICADO O PROBLEMATIZACION

3.4.1. Aspectos Generales de la Población Paceña

3.4.2. Aspectos de Referencia: Servicio de Transporte Público Ciudad de La Paz

3.4.3. Características Socioeconómicas de los Usuarios de Transporte Público

E. PROPUESTA TEÓRICA DEL DEBERÍA SER O VIABILIDAD

3.5.1. Hábito, Formas, Frecuencia, Espera y Tiempo de Uso de Transporte Público

3.5.2. Percepción de la Población Respecto al Servicio de Transporte Público

CAPITULO CUARTO

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

CAPITULO QUINTO

PROPUESTA DE NORMA

5.1. PROPUESTA DE NORMA

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

CAPITULO SEGUNDO

ANALISIS RETROSPECTIVO O SUSTENTO HISTORICO

A. GENERAL O MUNDIAL

2.1.1. El Automóvil en el Mundo

Si bien no existe un consenso general sobre el creador del automóvil, su aparición se daría a finales del siglo XIX donde se registró las primeras marcas de vehículos como: Renault, Benz, Citroën, Ford.

Con el pasar del tiempo y el avance de la tecnología se introdujo mejoras, a estos primeros vehículos, en cuanto a eficiencia, comodidad, seguridad, altas prestaciones y otras ventajas que se pusieron a consideración del público que expectante veía la transformación de las carreteras en las diferentes ciudades.

Es así, que el siglo XX se revistió con la avalancha de automóviles que empleando diferentes velocidades llenaron las calles, los caminos y si bien facilitaron el transporte de las personas de un lugar a otro también dieron lugar a un proceso de transformación social, física y económica de las vías urbanas.

La transformación física se entendería como la aparición de condiciones nuevas de las ciudades y los caminos porque estas “máquinas” requerirían diferentes espacios para circular, estacionar además de abrirse paso en lugares donde sólo reinaban los peatones, tranvías y carretas.

Respecto a la transformación económica se crearían diversas actividades de producción y servicios, fuentes de empleo y con ello ingresos. Lo social se consolidaría “con la libertad individual en movimiento” (Alcalá, 2004: 25.) y las distancias se acortarían por lo que las personas dejarían de depender de las mismas.

2.1.2. Las Primeras Consecuencias del Automóvil

El empresario Henry Ford al introducir las novedades en la construcción en serie de automóviles y la accesibilidad en materia económica dio lugar a que la gente optara por un tipo de vehículo y con ello los problemas fueron agravándose porque se originaron los primeros accidentes de tránsito.

Así cuenta la historia que, en 1836, en Nueva York, una mujer de nombre Evelyn Thomas se dirigía a su trabajo en su bicicleta y paralelamente Henry Wells “probaba emocionado su flamante y costosa adquisición: un Duryea Motor Wagon, por una de las calles perpendiculares a la que circulaba Evelyn”. (Anfrix, 2007)

El desenlace de este hecho fue que Evelyn cayó al piso sin daños graves ya que el auto no tenía un volante y se manejaba a palanca como una carroza. La gente curiosa se agrupó para ver dicho “carro sin caballo” mientras que los policías no supieron cómo proceder.

De esta manera, surge la primera víctima de accidente de tránsito que fue hospitalizada por unos raspones producto del choque. El culpable, Henry Well, fue encarcelado por unos días y se constituyó en el primer detenido por producir un accidente de tránsito.

2.1.3. Surgimiento de las Ciudades Congestionadas

El automóvil dio lugar al redescubrimiento de las ciudades, ya que muchos de sus habitantes comenzaron a planificar sus actividades que implicaban el desplazamiento a determinadas zonas en horas y días específicos.

Las vías y estructuras urbanas de las ciudades tuvieron que adecuarse a los cambios, aunque muchas de ellas no pudieron y el nuevo tipo de tránsito

comenzaba a originar los primeros problemas como el congestionamiento de las ciudades por la masificación del automóvil “que proponía nuevas perspectivas dinámicas a los recorridos”. (Alcalá, 2004: 29)

B. LATINOAMERICA

2.2.1. NECESIDAD DE NORMAS PARA ORDENAR EL TRÁNSITO

El periodo caótico que trajo consigo la masificación del automóvil en las ciudades exigió “nuevas reglas urbanas de circulación como así también la demarcación dentro de la cinta viaria, de determinadas áreas singulares de uso como pasos de cebra, zonas azules, los carriles restringidos al transporte público, la inclusión”. (Ídem.)

A todo ello se suma la incorporación de semáforos en las esquinas que según la historia “el primero empezó a funcionar en 1914 en Cleveland, Estados Unidos”, (EDUCARED, 2008) los parqueos y otros elementos urbanos que favorecieran al tránsito en las ciudades.

Estas innovaciones requirieron del aprendizaje de las personas tanto como peatones como conductores, además que la imposición de nuevas reglas no fue asimilada con facilidad porque de alguna manera coartaba el libre tránsito que hasta entonces existía en las ciudades.

Con el pasar del tiempo se creó un código de normas de circulación que se estandarizó, paulatinamente, a nivel mundial porque cada medida que se implementaba ingresó en una etapa experimental para ver sus resultados.

Por tanto, el rechazo de los ciudadanos a las nuevas normas se reflejaba en la desaprobación de creación de multas que recaían sobre aquellos que utilizaban incorrectamente las aceras y las calzadas.

2.2.2. Primeros Anuncios de Multa para Peatones Imprudentes

Se anuncia que van a ser multados los peatones que atraviesen las calles por lugares no indicados o antes de que el tránsito de vehículos sea suspendido por los guardias, es una medida encomiable y precisa. (DIARIO ILUSTRADO ABC, 1927: 3)

De esta manera, el 21 de enero de 1927 el periódico ABC de Madrid daba a conocer que los peatones serían multados frente a los diferentes actos imprudentes que cometían y que muchas veces causaban accidentes de tránsito. Así lo cuenta W. Fernández – Flores periodista del diario ABC:

Puedo hablar así, porque he visto morir a mi amigo Juan, en la parte más ancha de la calle de Alcalá. Paseaba conmigo por la acera de la derecha cuando vio a su novia en la de la izquierda.

Entonces cruzó la calzada, después de despedirse de mí, con la serenidad y la elegancia con que pudiera recorrer un salón de baile. Centenares de autos lustraban entonces el suelo con el roce de sus cubiertas de goma. Como si lanzasen roncas imprecaciones contra el joven, comenzaron a avisarle con sus bocinas, pero mi amigo continuaba sin inmutarse ni apresurar el paso, bajo la mirada de su novia, que le contemplaba con una mezcla de angustia y orgullo. Un cochecito ligero, una verdadera cucaracha del asfalto, vino sobre Juan. Hubiera podido esquivarlo con una breve carrera, pero Juan comprendió que el tránsito brusco de su caminar arrogante a la huida no podía realizarse dignamente. Sacó un cigarrillo de su petaca, y lo golpeó ligeramente contra la

uña del pulgar. Antes del tercer golpecito, mi camarada rodó bajo el coche. Aun tuvo fuerzas para asomar una mano entre las ruedas y decir adiós a su novia. (Ídem)

Es así que esta medida fue implementada para frenar las imprudencias de los peatones ya que hacían lo que les convenía en las calles sin medir las consecuencias y donde ellos eran los protagonistas de los hechos.

Días después de lo anunciado por la ABC, el 28 de enero de 1927, el periódico La Vanguardia resaltó entre sus noticias:

En el Ayuntamiento se ha facilitado una nota en la que se da cuenta de haber impuesto por los guardias encargados del servicio de circulación, varias multas a peatones por negarse éstos a cumplir lo dispuesto en el último bando acerca de la regulación del tránsito. Se añade en la nota que para caso de desobediencia se ha facultado a los guardias para imponer a los peatones multas que oscilan entre 25 y 250 pesetas. (PERIODICO LA VANGUARDIA, 1927: 12)

De esta manera, se comenzó a multar a los peatones imprudentes y desobedientes al bando de regulación del tránsito de esos años.

C. BOLIVIA

2.3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

Art. 21. Las bolivianas y los bolivianos tienen los siguientes derechos:

Inc.7. A la libertad de residencia, permanencia y circulación en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país.

CAPÍTULO CUARTO

AUTONOMÍA MUNICIPAL

Artículo 283 de la C.P.E., El gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde.

2.3.2. Código de Tránsito

Decreto Ley No. 10135, de 16 de febrero de 1973, emitido en el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez.

Art. 2º.- (Vías terrestres). A los efectos de la aplicación del Código son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública.

Art. 4º.- (Clasificación). Las vías públicas se clasifican en urbanas y rurales. Son vías urbanas: las autopistas, vías expresas, avenidas, calles, pasajes y paseos. Son vías rurales: las carreteras, caminos y sendas.

Art. 12º.- (Vehículos). Vehículo es todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas.

Art. 20º.- (Prohibición). Se establecen las siguientes prohibiciones básicas para los vehículos en circulación:

- c) Recoger o dejar pasajeros en medio de la calzada, lugares prohibidos o cuando el vehículo esté en movimiento.

e) Detener el vehículo en la franja de seguridad destinada al paso de los peatones.

2.3.3. Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano Gobierno Autónomo Municipal de La Paz

TÍTULO II - TRANSPORTE URBANO

CAPÍTULO I - CLASIFICACIÓN Y NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 17 (SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO).

II. El servicio público de transporte masivo deberá funcionar sobre la base de un sistema integral de transporte bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte (transporte intermodal), con identidad única, planificación y operación adecuada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control y recaudación de recursos, que opera generalmente sobre carriles exclusivos, según rutas y horarios establecidos por la AMTT, con paradas específicas y cobro de tarifa externa al vehículo motorizado, pudiendo ser prestado por instituciones públicas o privadas. Este servicio será reglamentado por el Alcalde o Alcaldesa Municipal, a través de la unidad organizacional competente.

ARTÍCULO 18

(SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO).

El servicio público de transporte colectivo está destinado al traslado de cuatro (4) a ochenta (80) usuarios o pasajeros (sentados y parados) **según las especificaciones técnicas que se establezcan para cada vehículo, a través de una ruta con recorridos fijos y horarios previamente aprobados por el Concejo Municipal y asignados por la AMTT,** podrá ser prestado por buses,

microbuses, furgonetas, micro furgonetas, automóviles u otros que se definan.

Este servicio será reglamentado por el Órgano Ejecutivo Municipal

ARTÍCULO 28 (SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE DE TURISMO).
Previa obtención del permiso municipal del GMLP, personas naturales o jurídicas, que no estén prestando el servicio público de transporte urbano de pasajeros, podrán brindar el servicio privado de transporte de turismo, con la finalidad del traslado de personas a lugares de interés turístico, mediante el cobro de una tarifa por tiempo o distancia, operando según circuitos acordados entre el usuario y el conductor del vehículo motorizado o la persona natural o jurídica que presta ese servicio; **no está sujeto a horario o tarifa fija.**

ARTÍCULO 32 (CUMPLIMIENTO DE NORMATIVA SOBRE CARGA).

II. La AMTT establecerá los horarios, rutas y las vías para la circulación, cargue y descargue de vehículos motorizados, destinados al transporte de carga, que no perjudiquen la circulación vehicular y peatonal, en la red vial del Municipio de La Paz.

ARTÍCULO 33 (DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS). I. Las personas

IV. La reglamentación que emita el órgano ejecutivo municipal, deberá determinar horarios y rutas específicos para la distribución de productos.

CAPÍTULO VIII - DISPOSICIONES PARA OPERADORES Y USUARIOS

ARTÍCULO 60 (DERECHOS DE LOS USUARIOS).

Los usuarios del servicio de transporte urbano de pasajeros tienen los siguientes derechos:

b. Gozar de un servicio de transporte de pasajeros de calidad y comodidad, que cumpla con las rutas y recorridos autorizadas por el GAMLP, en los horarios establecidos;

ARTÍCULO 100 (INFRACCIONES DE LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE).

II. Infracciones gravísimas las siguientes:

b. Incumplir las frecuencias de paso y horarios según lo definido por la instancia municipal competente;

ARTÍCULO 102 (INFRACCIONES DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE)

I. Se consideran infracciones gravísimas las siguientes:

1.

2. Modificar las frecuencias de paso y horarios definidos por instancias competentes, sin autorización;

2.4. REGULACIÓN INSTITUCIONAL DEL SECTOR TRANSPORTE

El sector transporte en Bolivia, tiene como órgano rector, al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transportes. Esta instancia está encargada de la regulación de la prestación del servicio de transporte de pasajeros y carga, como de la provisión de infraestructura física en todas las modalidades de transporte. La institución, tiene la obligación de *"...promover, gestionar obras y servicios de calidad en materia de transporte a toda la población boliviana"*. El viceministerio de transportes, administrativamente se conforma por una dirección de transporte terrestre y

fluvial, y otra dirección reguladora del transporte aéreo. Asimismo, en cada instancia, se encuentran unidades que regulan la prestación de servicios, y otras relacionadas con la formulación de proyectos de infraestructura y mejora de servicios.

En lo referido a la regulación de los servicios de transporte público de pasajeros y carga, el ente regulador, que regula la aplicación de procesos y tarifas, es la Autoridad de Telecomunicaciones y Transporte (ATT). Esta instancia, creada por Decreto Supremo en 2009, tiene por objeto la regulación de tarifas y cumplimiento de la normativa vigente en la actividad comercial de transporte de pasajeros y carga, junto con las áreas de telecomunicaciones y tecnologías.

La administración institucional del servicio de transporte terrestre en Bolivia, se puede diferenciar en razón del ámbito de aplicación, es decir, existen distintas instancias que regulan por un lado la prestación del *servicio* de transporte, como la provisión de *infraestructura* vial. En el primer ámbito, el órgano rector del servicio de transporte de pasajeros es el Viceministerio de Transporte, junto con la ATT.

En el departamento de La Paz, la instancia que regula la prestación de servicios de transporte, es la Dirección Departamental de Transporte y Comunicaciones, esta dependencia, tiene la facultad de aprobar tarifas, inclusión de líneas de transporte de pasajeros, paradas y solucionar controversias en materia de transporte interprovincial e intermunicipal.

En el nivel municipal, la instancia que regula el transporte público, es la Dirección Municipal de Transporte y Vialidad, instancia que fija tarifas, habilita rutas de transporte, autoriza el funcionamiento de sindicatos, y gestiona cualquier cambio en el sistema de transporte público.

En el ámbito de provisión de infraestructura vial, las competencias en los tres niveles de gobierno, se ejecutan a través de instancias administrativamente diferentes.

Por provisión de infraestructura vial, se entiende entre otros, la construcción, mejora y ampliación de: carreteras, puentes, pasos a desnivel, instalaciones e infraestructura habitacional de transporte. En el nivel nacional, estas actividades son realizadas por las unidades operativas del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través de la Administradora Boliviana de Carreteras, cuando el sistema vial sea interdepartamental. En el nivel departamental, existen los servicios departamentales de caminos, encargados de proveer esta infraestructura en las vías interprovinciales e intermunicipales. En el nivel municipal, específicamente en el municipio de La Paz, la instancia que provee este material, es la Secretaría Municipal de Infraestructura pública. En relación a la administración de la infraestructura carretera, en el país se distinguen tres tipos de vías, según la ocupación. Cada una de ellas administradas por cada nivel de gobierno, estas son:

- a) Red vial fundamental,
- b) Red vial departamental,
- c) Red vial municipal.

Las características de cada una son:

Tabla N° 1

Estructura carretera nacional según nivel

Administración	Red Vial	Características
Gobierno central	Red Vial Fundamental (RVF)	<ul style="list-style-type: none"> - Conecta las capitales administrativas del país - Conecta las principales carreteras internacionales - Conecta dos o más carreteras de la RVF

		- Cumple la normativa ambiental
Gobiernos departamentales	Red Vial Departamental (RVD)	Integración departamental: <ul style="list-style-type: none"> - Se conecta con la RVF - Conectan zonas productoras - Vinculan capitales de provincia con la capital de Departamento - Acceso a polos de desarrollo
Gobiernos municipales	Red Vial Municipal (RVM)	<ul style="list-style-type: none"> - Alinea la RVD - Vincula las capitales de provincia - Cumple condiciones ambientales

2.5. ESTRUCTURA NORMATIVA DEL SECTOR TRANSPORTE

2.5.1. Competencias Gubernamentales

Las competencias de cada nivel gubernamental, en relación con la provisión de servicios de transporte, están definidas en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, y están ampliadas en la Ley Marco de Autonomías Andrés Ibáñez. Esta norma, establece que las competencias exclusivas en materia de transporte, abarcan ámbitos: legislativa, reglamentaria y ejecutiva, que pueden transferirse o delegarse excepcionalmente.

La Ley Marco de Autonomías, establece que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Departamentales, entre otras, *“...aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial interprovincial e intermunicipal; planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera en el departamento; ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interprovincial e*

intermunicipal y regular el servicio y las tarifas de transporte interprovincial e intermunicipal”.

Mientras que son competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Municipales, dentro de su jurisdicción, “...*el transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control de tránsito urbano*”. Asimismo, son competencias de estas instancias, entre otras:

- planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano, efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana y 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.

2.5.2. Ley General de Transporte

Esta norma, vigente desde 2011, “...*tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte [...] en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática*”.

Se identifica al ideal del servicio, como Sistema de Transporte Integral, y tiene un marco de acción que abarca las instancias gubernamentales en sus tres niveles, en lo referente a infraestructura y servicio, a los prestadores de servicios de transporte de personas y carga, como a los usuarios de los sistemas de transporte en sus diferentes modalidades. De manera general, se pretende cumplir:

Tabla N° 2
Componentes del Sistema de transporte Integral

ALCANCE	
<p>SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL (STI)</p>	<p>El STI, llega de manera efectiva a toda la población del país, articulándola al desarrollo social, productivo y comercial.</p> <p>Se proyecta un STI, eficiente que permita reducir los costos de transporte y la logística.</p> <p>Equidad, calidad y seguridad para los usuarios del STI, mejora de sus componentes que contribuyan a la consecución general del vivir bien y la conservación de la integridad física de personas y carga.</p> <p>Se promueve la mejora en la prestación del servicio de transporte en cada modalidad.</p> <p>Reducir al máximo el nivel de accidentabilidad precautelando ante todo la vida humana.</p> <p>Reducir la contaminación, mejorar las condiciones de transitabilidad, facilitar el acceso de usuarias y usuarios, reducir tiempos de viaje y espera.</p> <p>El Estado garantiza la continuidad del STI en todas sus modalidades</p>

Fuente: Ley 165-Ley General de Transporte

Elaboración: propia

2.5.3. Plan Nacional de Desarrollo 2016-2020

El Plan Nacional de Desarrollo 2016-2020, en lo referido a transporte, prioriza la integración del país, implementando modalidades de transporte adecuadas a las características geofísicas del territorio nacional, entre ellas, se cuentan: carreteras, infraestructura fluvial, aérea y ferroviaria. Se prevé el avance

significativo en la integración de las regiones de Bolivia en concordancia con el desarrollo productivo y el incremento demográfico.

El transporte carretero es el eje transversal del desarrollo del país. El Estado prevé la construcción, mejora, expansión y mantenimiento de la Red Vial Fundamental acorde a los estándares internacionales, a fin de optimizar la integración carretera en procura del desarrollo productivo de todas las regiones.

Concretamente, el plan estima alcanzar la construcción de un total de 4.800 km longitudinales de carreteras, entre las cuales se incluye, el Corredor Bioceánico, Corredor Norte-Sur, Corredor Oeste-Norte, Diagonal Jaime Mendoza, además de consolidar la “Y” de la Integración. Se pretende también la construcción de 11 puentes, que en longitud alcanzan los 7,28 kilómetros lineales.

2.6. NORMATIVA LOCAL

2.6.1. Plan de Desarrollo Municipal “LA PAZ-2040”

El Plan de Desarrollo Municipal “La Paz que queremos hacia el 2040”, es un plan operativo de largo plazo desarrollado entre 2010 y 2012, que guía el desarrollo a nivel municipal. Se conforma de seis ejes estratégicos y 744 proyectos, clasificados en función al Plan de Gobierno 24/7 de la gestión de gobierno electa en 2012. Se define a La Paz como un “...*municipio sustentable con desarrollo humano pleno, interculturalidad, seguridad y responsabilidad social*”.

Los seis ejes de desarrollo son:

- a) Sustentable y eco-eficiente;
- b) Protegida, segura y resistente;
- c) Viva, dinámica y ordenada;
- d) Feliz, intercultural e incluyente;

- e) Emprendedora, innovadora, próspera y acogedora;
- f) Autónoma, participativa y corresponsable.

En lo referente a provisión de infraestructura vial y servicios de transporte, la norma indica en el eje tres, la priorización de un sistema ordenado de transporte, que incluye:

- a) Infraestructura vial,
- b) Equipamiento vial,
- c) Logística de transporte.

Por infraestructura vial, se cuenta: vías, calles, avenidas puentes, subterráneos y pasos a desnivel entre otros. Asimismo, el equipamiento vial incluye entre otros: Señalética, material de control de velocidad, sistemas de verificación y control para vehículos motorizados y material de difusión. Por último, se entiende como logística de transporte, la planificación vial, sistemas inteligentes de ordenamiento vial, personal de apoyo entre los cuales se incluyen los guardias de transporte, y la informática aplicada al sector transporte, como los centros de video vigilancia.

El plan, pretende conseguir en 25 años una transformación de la ciudad, permitiendo agilizar los tiempos de desplazamiento, reducir la congestión vehicular y reducir los efectos adversos como la contaminación sonora y ambiental. Para ello, se planea la construcción de un anillo externo que conecta las zonas sur y este en una primera instancia, entre San Antonio y Alto Achumani. Este proyecto priorizado para sentar presencia sobre áreas pretendidas por municipios vecinos. Asimismo, se plantea la ampliación de la vía troncal que une la zona de San Jorge y Achachicala, que incluye la Autopista. Este plan implica fuertes inversiones, en la medida que, dada las condiciones geográficas, se deberá construir grandes puentes y pasos desnivel principalmente. (Plan de Desarrollo Municipal “Plan La Paz – 2040”, GAMLP)

CAPITULO TERCERO

ANALISIS PROSPECTIVO O FACTUAL

A. EXPOSICION DEL “DEBER SER”

El servicio de transporte se encuentra en las bases fundamentales del Estado, la Constitución define al servicio de transporte como un derecho fundamental que debe ser prestado con eficiencia y eficacia, y generar beneficios a los usuarios y proveedores (art.76 Inc. I CPE).

El transporte urbano, el registro automotor, ordenamiento y educación vial, la administración y control del tránsito urbano es una competencia municipal exclusiva. Sus parámetros están definidos por la Ley Marco de Autonomías y la Ley General del Transporte que establece como primera atribución la planificación del servicio y el ordenamiento del tránsito urbano en coordinación con la Policía nacional.

La primera atribución del Gobierno Municipal (ley 165) es la función de planificación mediante políticas, planes, programas y proyectos que promuevan el desarrollo del Sistema de Transporte Integral STI, en base al Plan Nacional Sectorial de Transportes.

En el ámbito de regulación del transporte urbano, el gobierno municipal tiene competencia normativa, reguladora, supervisora, fiscalizadora y sancionadora. El ámbito de la regulación comprende: Otorgar permisos, licencias y autorizaciones, promover y defender la competencia, realizar el seguimiento de obligaciones y fiscalización, resolución de conflictos, protección de los derechos de los usuarios, aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio y aprobar el régimen tarifario en base a los parámetros de costos y eficiencia del servicio.

B. LEGISLACION COMPARADA

ESPAÑA: EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y MERCANCIAS

Ambos, podrán ser regulares o discrecionales.

Para su ejercicio, tanto viajeros como mercancías, serán necesarios el cumplimiento de unos requisitos: Nacionalidad española, de la UE o Estado con convenio con España (tras L.29/03); capacitación profesional; capacitación económica; honorabilidad; y estar en posesión de la tarjeta de transportes, salvo las excepciones del art. 41 del reglamento.

Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista. Reglamentariamente se determinarán:

- a. Los conocimientos mínimos exigibles.
- b. El modo de adquirir dichos conocimientos.
- c. El sistema de comprobación por la administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación.

Se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes:

- 1.1. Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena.
- 1.2. Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.

- 1.3. Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen.

La capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen.

La determinación de la capacitación profesional y en su caso de la capacidad económica podrá ser establecida de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo, fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretendan desarrollar.

Excepciones del art. 41 ROTT (según RD 1225/06): No será necesaria la tarjeta de transportes para:

- a) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101 de la LOTT y 156 de éste reglamento (Art. 101 LOTT Se consideran transportes privados particulares, los que cumplen conjuntamente los dos siguientes requisitos:
- b) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.
- c) En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.

d) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan.)

Art. 156 Reglamento Transportes RD 1211/90 modificado por RD 1225/06.

a) Los transportes privados particulares, definidos en el artículo 101 de la L.O.T.T., servirán necesidades personales del titular del vehículo y de sus allegados, entendiéndose que éstos son sus familiares u otras personas que convivan o tengan con aquél una relación de dependencia personal o laboral de carácter doméstico, así como aquellos cuyo transporte se realice en base a una relación social de amistad o equivalente.

b) No tienen esta consideración los transportes que sirven de complemento a empresas, aunque éstas sean familiares, autónomas, cooperativas, sociedades civiles particulares, comunidades de bienes u otras similares.

c) Los transportes privados particulares de viajeros habrán de realizarse en vehículos de turismo. Los transportes privados particulares de mercancías habrán de llevarse a cabo en vehículos ligeros, salvo que se trate del transporte de máquinas, animales o complementos destinados a la práctica personal de alguna actividad deportiva o recreativa que, por sus características, no resulte posible transportar en un vehículo de dicha categoría)

d) Transportes públicos o privados realizados en vehículos de menos de 3 ruedas

e) Transportes privados complementarios de viajeros que se realicen en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.

f) Transportes privados complementarios de mercancías que se realicen en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive.

- g) Transportes públicos de mercancías realizados en vehículos de hasta 2 toneladas de masa máxima autorizada, inclusive. La referida masa máxima autorizada podrá ser modificada por el Ministerio de Fomento, con carácter general, o únicamente para los vehículos de determinadas características, sin que en ningún caso pueda ser superior a 3,5 toneladas.
- h) Transportes públicos y privados complementarios de viajeros y de mercancías que se realicen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte terrestre, salvo en los supuestos en que, por concurrir circunstancias de especial repercusión en el transporte de la zona, el órgano competente de la Administración de transportes, mediante resolución motivada y previo informe del Comité Nacional del Transporte por Carretera, establezca expresamente la obligatoriedad de autorización.
- l) Transportes oficiales.
- j) Transportes privados complementarios realizados por tractores agrícolas.
- k) Transportes de equipajes en remolques arrastrados por vehículos destinados al de viajeros.
- l) Transportes fúnebres realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.
- m) Transportes de basuras e inmundicias realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello o que, en cualquier caso, hubiesen sido adquiridos con este fin por la correspondiente Entidad local.
- n) Transportes de dinero, valores y mercancías preciosas, realizados en vehículos acondicionados para ello.
- ñ) Transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, y en particular de catástrofes naturales.)

Este transporte se podrá realizar en: autobús, turismo, vehículo mixto. Requiriéndose a todos ellos la documentación ordinaria exigible (Permiso de

Conducir, Permiso de Circulación, Tarjeta Inspección Técnica, Tarjeta transportes, Seguro).

NORMAS

Usuarios: NO distraer al conductor, entrar o salir por lugares distintos, entrar al vehículo cuando esté completo, llevar consigo animales (salvo los perros lazarillo), llevar objetos peligrosos y desatender las instrucciones del conductor.

CONDUCTORES: realizar las paradas establecidas, y en los lugares habilitados al efecto y en las condiciones establecidas en la legislación vigente; no realizarán movimientos bruscos, circularán preferentemente por el carril de la derecha y no se distraerá. No deberán superar las tasas de alcohol permitidas 0´3 g/litro de sangre o 0´15 mg/litro de aire espirado.

TACÓGRAFO: Se aplicará el reglamento de la CE 561/06 y afectará a los transportes de:

- a) Mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas
- b) Viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

No quedan sometidos al ámbito de aplicación de los Reglamentos de la C.E. 561/2006 y 3821/85 (es decir no están obligados a cumplir con los tiempos de descanso y conducción, ni a instalar el aparato de Control o tacógrafo) los transportes realizados mediante:

- a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;

- b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- d) vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- e) vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- f) vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;
- g) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- i) vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías.

Además, las excepciones contenidas en el RD 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

Conducción ininterrumpida. - Tras 4'30h, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos. Podrá sustituirse por una pausa de al

menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media.

Conducción diaria. - Máx. de 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar a 10 h.

Conducción semanal. - Max. 56 horas (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo).

Conducción bisemanal. - En dos semanas consecutivas no puede exceder de 90 horas.

Así, si en una semana se conduce durante 56 horas (máximo permitido), en la siguiente sólo podrá conducirse durante 34 horas, puesto ambas suman el máximo de 90 horas.

Descanso diario: podrá ser normal (al menos 11 h., seguidas o 9+3) o reducido (< 11h).

Descanso semanal: podrá ser normal (45h) o reducido (<45h y mínimo 24h. Deberá compensarse con descanso equivalente antes de la tercera semana)

CONGRESO DE LA REPUBLICA DEL URUGUAY

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

LEY N° 27181

CONCORDANCIAS: D.S. N° 033-2001-MTC (REGLAMENTO)

D.S. N° 009-2004-MTC

D.S. N° 047-2001-MTC

D.U. N° 140-2001

D.S. N° 007-2002-MTC

D.S. N° 017-2002-MTC
R.D. N° 266-2002-MTC-15.18
D.S. N° 022-2002-MTC
D.S. N° 024-2002-MTC
R.M. N° 1953-2002-SA-DM
D.S. N° 055-2003-MTC
D.S. N° 058-2003-MTC
D.S. N° 024-2004-MTC
D.S. N° 003-2005-MTC
R.M. N° 343-2005-MINSA
LEY N° 28515

D.S. N° 027-2005-MTC
LEY GENERAL DE TRANSPORTE
TRANSITO TERRESTRE

TITULO I

DEFINICIONES Y AMBITO DE APLICACION

Artículo 1.- Del ámbito de aplicación

1.1 La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la Republica.

1.2. No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

Artículo 2.- De las definiciones

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

- a) Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
- b) Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

c) Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.

d) Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

Artículo 3.- Del objetivo de la acción estatal

La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Artículo 4.- De la libre competencia y rol del Estado

4.1. El rol estatal en materia de transporte y tránsito terrestre proviene de las definiciones nacionales de política económica y social. El Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte, cumpliendo funciones que, siendo importantes para la comunidad, no pueden ser desarrolladas por el sector privado.

4.2. El Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia. En particular dirige su atención a los mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte a fin de mejorar la competitividad en los mismos y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

4.3. El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

4.4. El poder Ejecutivo podrá establecer medidas temporales que promuevan la renovación del parque automotor.

CONCORDANCIAS: D.S. N° 032-2003-MTC

Artículo 5.- De la promoción de la inversión privada

5.1. El Estado promueve la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, en cualquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes.

5.2. El Estado garantiza la estabilidad de las reglas y el trato equitativo a los agentes privados de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base de las cuales toman sus decisiones sobre inversión y operación en materia de transporte.

5.3. Las condiciones de acceso al mercado se regulan por las normas y principios contenidos en la presente Ley y el ordenamiento vigente.

Artículo 6.- De la internalización y corrección de costos

6.1. El Estado procura que todos los agentes que intervienen en el transporte y en el tránsito perciban y asuman los costos totales de sus decisiones, incluidos los costos provocados sobre terceros como consecuencia de tales decisiones. Asimismo, promueve la existencia de precios reales y competitivos en los mercados de insumos y servicios de transporte y corrige, mediante el cobro de tasas u otros mecanismos similares, las distorsiones de costos generadas por la congestión vehicular y la contaminación.

6.2. Cuando la corrección de costos no sea posible, aplica restricciones administrativas para controlar la congestión vehicular y garantizar la protección del ambiente, la salud y la seguridad de las personas.

Artículo 7.- De la racionalización del uso de la infraestructura

7.1. El Estado promueve la utilización de técnicas modernas de gestión de tránsito con el fin de optimizar el uso de la infraestructura existente. Para tal efecto impulsa la definición de estándares mediante reglamentos y normas técnicas nacionales que garanticen el desarrollo coherente de sistemas de control de tránsito.

7.2. Con el fin de inducir racionalidad en las decisiones de uso de la infraestructura vial, el Estado procura que los costos asociados a la escasez de espacio vial se transfieran mediante el cobro de tasas a quienes generan la congestión vehicular.

7.3. Los medios de transporte que muestren mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de un trato preferencial de parte del Estado.

7.4. El Estado procure que las actividades que constituyan centros de generación o atracción de viajes contemplen espacio suficiente para que la demanda por estacionamiento que ellas generen se satisfaga en áreas fuera de la vía pública. Asimismo, procura que la entrada o salida de vehículos a tales recintos no ocasione interferencias o impactos en las vías aledañas. Para tal efecto, el Estado está facultado a obligar al causante de las interferencias o impactos a la implementación de elementos y dispositivos viales y de control de tránsito que eliminen dichos impactos.

7.5. El Estado procura que las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de obras o trabajos en las vías interfieran el normal funcionamiento del tránsito asuman un costo equivalente al que generan sobre el conjunto de la comunidad afectada, durante la realización de tales trabajos, a través del pago de tasas calculadas en función de las áreas y tiempos comprometidos.

7.6. La determinación de cobros, forma de cálculo y medidas a adoptar referidas en este artículo, la efectúa la autoridad competente de conformidad a lo que establecen los correspondientes reglamentos nacionales.

Artículo 8.- De los terminales de transporte terrestre

El Estado promueve la iniciativa privada y la libre competencia en la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros o mercancías, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley, especialmente en el párrafo 7.5 del artículo 7, y de conformidad con la normatividad nacional o local vigente que resulte aplicable.

Artículo 9.- De la supervisión y fiscalización

Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo

procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios.

C. APROXIMACION TEORICO, CONCEPTUAL Y DOCTRINARIA

3.3.1 El Surgimiento de la Sociedad de Redes

Hoy en día la transformación que se están dando hacia una Sociedad Informacional,¹ nos lleva a pensar que, si la sociedad se enfrenta a cambios, el espacio lo hace de la misma manera, generando nuevas dinámicas.

Para comprender mejor cómo las estructuras sociales interactúan con el espacio, se analiza a Manuel Castells quien afirma: "Las formas y procesos espaciales están formados por las dinámicas de la estructura social general, que incluye tendencias contradictorias derivadas de los conflictos y estrategias existentes entre los actores sociales que ponen en juego sus intereses y valores opuestos. Además, los procesos sociales conforman el espacio al actuar sobre el entorno construido, heredado de las estructuras socio espaciales previas". (Castells. 2005: p. 16) El autor propone, que el espacio no sólo es el sostén material de los procesos sociales, sino que es transformado al momento que le otorgamos formas, funciones y significados diferentes. Para una mejor comprensión de la transformación del espacio en la Sociedad de la Información, se debe revisar lo que se dice sobre el Espacio de los Flujos y el espacio del Lugar.

Estos dos procesos, caracterizados por Castells, nos dan una visión de las Transformaciones introducidas por la Sociedad de la Información en el espacio,

¹ Sociedad informacional indica el atributo de una forma específica de organización social en la que generación, el procesamiento y la transmisión de la información se convierten en las fuentes fundamentales de la productividad y el poder, debido a las nuevas condiciones tecnológicas de este período histórico. La Sociedad Red es el nombre otorgado por Castells a la nueva forma de organización espacial. Caracterizada por el Espacio de los Flujos.

es decir, el Espacio de los Flujos (Global), el cual "Conecta a través del globo flujos de capitales, gestión de multinacionales, imágenes audiovisuales, informaciones estratégicas, programas tecnológicos, etc.". Mientras, el Espacio del Lugar (Local), convive con el Espacio de los Flujos, en el "se construye y practica la experiencia, el espacio de la vida cotidiana de la gran mayoría de las personas. Ese espacio es cada vez más local, más territorial, más apegado a la identidad propia, como vecinos, como miembros de una cultura, de una etnia, de una nación. El espacio de la identidad es cada vez más local, al tiempo que el espacio de la función es cada vez más global".

El Espacio de los Flujos, se convierte en la propuesta de Castells, al dar una forma de organización de la sociedad, que sería característica de la transformación de una Sociedad Industrial a otra Informacional. En donde la sociedad está construida por flujos (de capital, información, tecnología, interacción organizativa, imágenes, sonidos y símbolos). Estos flujos son "expresión de los procesos que dominan nuestra vida económica, política y simbólica" Por lo tanto, el espacio de los flujos sería una "nueva forma espacial característica de las prácticas sociales que dominan y conforman la sociedad red: el espacio de los flujos". (CASTELLS. 2004: p. 409-462)

3.3.2. El Urbanismo de las Redes

En el texto Gabriel Dupuy hace una referencia a las redes como la relación conexión a ser posible directa y múltiple entre unos puntos de espacio independientemente de su localización y más allá de las diferentes barreras y límites. (Dupuy. 2006: p. 58) Según Dupuy las infraestructuras se convierten en las redes que estructuran el territorio permitiendo "múltiples posibilidades de conexión". Estas conexiones constituyen sistemas. y se entienden como el intercambio de flujos de materia, de energía y de información que requieren de redes para su circulación. El territorio a través de los años se ha dotado de

diferentes redes de servicios públicos, alcantarillado etc. Con la creación de las redes telefónicas, las redes se empiezan a entender no solo como canales de abastecimientos sino como herramienta para acortar distancias. En ese sentido el transporte, por ser el elemento que le permite a la población desplazarse desde un punto a otro a través de las calles (canal), se empieza a considerar como una red, donde la instantaneidad y la inmediatez se convierten en los objetivos principales.

Se puede decir que los objetivos de las redes modernas se basan en cuatro dimensiones “la instantaneidad, la importancia de la homogeneidad en el tratamiento temporal, el interés por unas transferencias o unos tránsitos rápidos, sin pérdidas, ni rupturas (...) y la capacidad adaptativa”. (Dupuy. 2006: p. 71) La red se convierte entonces en el ente asegurador de conexión entre dos o varios puntos, sin importar la localización, barreras o distancia, ofreciendo así, la descentralización, donde lo que interesa es el tiempo de recorrido, pero no la distancia.

En cuanto a redes en la ciudad, es necesario entender que para la generación de un sistema de redes es necesaria una jerarquización entre ellas, dependiendo de la capacidad de flujos que estas posean para poder delimitar funciones y articulaciones entre los diferentes niveles de red, donde todas actúen como un conjunto, se complementen y se articulen entre los diferentes niveles de operación, con el objetivo de óptima conectividad entre los diferentes nodos. Los niveles de operación de las redes se dividen en tres:

3.3.3. La Red Urbana

3.3.4. Los Procesos Conectivos como Base del Tejido Urbano.

Para *Nikos A. Salingaros*: Las fuerzas que hacen que la ciudad funcione son generadas por la diversidad y necesidad de cambio de información entre

diferentes tipos de nodos, para esto la red urbana está conformada por tres conceptos fundamentales. Teniendo en cuenta que mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga la red, una ciudad tiene más vida. (Salíngaros. 2005: p. 91)

3.3.5. PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DE LA RED URBANA.

3.3.5.1. Nodos.

La red urbana se basa en nodos de actividad humana cuyas interconexiones conforman la red. Existen distintos tipos de nodos: habitación, trabajo, parques, tiendas, restaurantes, iglesias, etc. Los elementos naturales sirven para reforzar los nodos de actividad humana y sus trayectorias de conexión. La red determina el espacio y la organización en planta de los edificios, no viceversa. Los nodos que están muy separados no se pueden conectar con una senda peatonal.

3.3.5.2. Conexiones.

Relaciones establecidas entre dos nodos, que pueden ser de tipo real o virtual, y sirven para favorecer la comunicación y el flujo de insumos de todo tipo. Las conexiones logran que los elementos urbanos no permanezcan aislados y se pueda generar un orden en la red: *“El grado de la organización de cualquier sistema complejo depende directamente del cociente entre el número de conexiones y el número de nodos”*. (Salíngaros. 2005: p. 101) Para el caso de este estudio, se presta especial atención a las conexiones en cuanto estas están conformadas, entre otros elementos, por el sistema de transporte que en esta investigación adquiere un valor primordial, por cuanto posibilita la conexión entre los puntos que componen la red en el municipio

3.3.5.3. Jerarquía.

Cuando se permite, la red urbana se auto-organiza creando una jerarquía ordenada de conexiones en muchos y diferentes niveles de escala. Se vuelve múltiplemente conectada pero no caótica. El proceso de organización sigue un estricto orden: comienza con las escalas menores (sendas peatonales), y progresa hacia escalas superiores (calles de creciente capacidad). Si no existe cualquiera de los niveles de conectividad, la red se vuelve patológica. Una jerarquía rara vez se puede establecer toda al mismo tiempo.

Según el autor, para comprender la red urbana es necesario además establecer tres principios:

- La red urbana sólo puede concebirse en funcionamiento, con un número muy alto de conexiones, que deben estar optimizadas por y para la actividad humana. De esta manera, se especifica la necesidad de comunicación e interacción de los *nodos* urbanos, pero se menciona también que estos no se desarrollan por sí mismos, sino que son susceptibles de ser modificados mediante la actividad humana, dado que se establecen justamente para facilitar dichas actividades.
- Existe la necesidad de generar patrones óptimos de organización que permitan desarrollar todos los niveles de complejidad que las redes urbanas requieran, de manera que dicha complejidad se presente bajo un orden específico que responda a la estructura y la jerarquía de la red.
- Es indispensable establecer un uso adecuado de los límites, de manera que sea posible identificar claramente las jurisdicciones municipales, sus competencias y responsabilidades, para que cada una pueda establecer

relaciones óptimas, pero tenga ciertos niveles de independencia que le permitan ocuparse de sus propios asuntos territoriales.

Entonces se puede decir que, el papel del sistema de transportes, a través de la configuración de una red, permite hablar del concepto de accesibilidad y de cómo ésta influye en la localización geográfica de las actividades, en el aprovechamiento del espacio y sus recursos, para las actividades económicas. Los transportes y las comunicaciones son la función más relevante en la óptica del desarrollo regional, en relación con los problemas de localización y posición de las regiones en el contexto internacional, favoreciendo procesos de concentración.

Pero se tiene que tener en cuenta que ninguna red de comunicaciones garantiza por sí misma el desarrollo y la articulación de un territorio, y que no sólo debemos fijarnos en los aspectos comerciales, económicos o de mayor velocidad y rapidez en los contactos y relaciones, entrando en juego otros aspectos sociales, culturales, ambientales y de bienestar, que han de ser tenidos en cuenta desde un punto de vista integral. También es cierto que, en el nuevo escenario de competitividad espacial, a escala internacional, el papel de las redes de transportes supera la concepción de estructurante de mercados, economías y sociedades de carácter nacional, al tiempo que se hace patente la relación entre municipios de diferentes departamentos en la configuración de un nuevo espacio, que exige redes de transportes adecuadas.

La necesidad de avanzar hacia una integración de los sistemas de conexiones y redes de transportes. La eficacia, utilidad y rentabilidad de las acciones que se hagan en el sistema de transportes están en función de la extensión y densidad de la red en la que se integran. Los ejes de desarrollo o ejes de conexiones, favorecen la difusión de las innovaciones tecnológicas y las relaciones entre centros de producción y consumo. Es esencial el considerar el

papel de las nuevas tecnologías, e insistir en que las infraestructuras de transporte no determinan procesos de desarrollo regional, si faltan otros factores como la incentivación empresarial, la innovación, el mercado de trabajo, la formación profesional, etc., pero también teniendo claro que el impulso del desarrollo exige unas redes de transportes adecuadas, y que podrían ser el factor para afianzar el criterio de competitividad territorial en un espacio integrado.

Como todos los sistemas, el de transportes está compuesto de un conjunto de elementos, atributos y relaciones. Hay que señalar tres elementos: el componente infraestructura, el móvil y la componente organizativa. El sistema de transportes, dentro del sistema territorial, cubre tres funciones: accesibilidad espacial, conexión del sistema productivo y la actividad productiva que genera por sí mismo.

En la accesibilidad, hay que tener en cuenta la interrelación entre los elementos del espacio, con independencia de la demanda de comunicación entre los mismos (accesibilidad potencial) y la del concepto de accesibilidad como factor de interacción entre los nudos del territorio, en base al poder de atracción de cada región, lo que posibilita unir los factores de transporte, los de localización y los usos del suelo, reflejando las ventajas comparativas de una región respecto a la fricción que supone el espacio y su distanciamiento de otros espacios regionales. Es así como los proyectos de infraestructuras del transporte, de tráfico de pasajeros y otros de pasajeros y mercancías, pretenden acortar las distancias, mejorar las relaciones comerciales, mejorar los servicios de mercancías y de pasajeros, repercutir positivamente en el desarrollo económico de los municipios y en su cohesión social, sin olvidar las cuestiones ambientales.

Al hablar del Sistema de transportes y su inserción territorial, es hablar de la integración con las redes de todos los sistemas de comunicación, con las Instituciones, con las políticas municipales, e integración del mercado de movilidad con calidades equiparables entre redes y sistemas. Los Planes de Infraestructuras deben atender a los principios de eficiencia, eficacia y efectividad, junto con las cuestiones económicas y sociales, además de la calidad y de la minimización de los impactos ambientales. En donde las infraestructuras sean el soporte de un esquema de servicios flexible, competitivo y sostenible. Deben servir para mejorar la posición estratégica de la región; atender los servicios; mejorar la interconexión de las redes locales; mejorar la inserción urbana; reducir los impactos ambientales; reducir la necesidad de material móvil; longitud de red y tiempos de viajes menores; captación de la demanda y mayor rentabilidad.

Los grados de conexión incluyen las Infraestructuras de Transporte (viales, férreos, aéreos), ya que los pasos que se requieren de un municipio a otro depende de esas redes que comuniquen, independientemente de los tiempos que se manejen en estas relaciones o si existen otra clase de integración por vínculos sociales, económicos o medios de transporte diferente al que determina la malla vial.

En ese sentido La *globalización* vinculada al predominio de las actividades terciarias en los sectores productivos, debido al componente decisivo de alta tecnología que requieren los sectores en expansión, traerán importantes innovaciones. El aumento considerable de la velocidad de los medios de transporte terrestre y, sobre todo, aéreo, es sin duda el fenómeno más significativo. Para concentrarnos en el tema de esta investigación se debe tener siempre en cuenta que el territorio de estudio, es una zona en donde la teoría de las redes es la base fundamental del análisis teórico y físico de esta área.

Las dinámicas que común y diariamente se presentan en un territorio están relacionadas entre sí, sus vínculos son imperceptibles e intangibles, pero existen en los procesos de desarrollo de las ciudades, y estos son sistemas que construyen las redes de los núcleos urbanos en donde su ramificación genera la expansión del territorio. Es aquí donde se ve la importancia de las múltiples conexiones, enlaces, vínculos o relaciones, que son las que ahora labran el camino de la planificación urbano regional, para dar una respuesta coherente a la compleja funcionalidad urbana y así estructurar y vigilar el crecimiento urbano de las ciudades, para esto es indispensable analizar y conocer la función del transporte en los procesos de crecimiento urbano.

Como ya se mencionó el transporte urbano es uno de los componentes más importantes para el desarrollo, funcionamiento y planeación de las ciudades; este sistema se encarga de las conexiones entre ciudades y colabora en la expansión de las redes en el territorio, es decir; en el crecimiento y la consolidación de las grandes metrópolis, el transporte ha desempeñado una función primordial en el proceso de ordenación de las actuales ciudades.

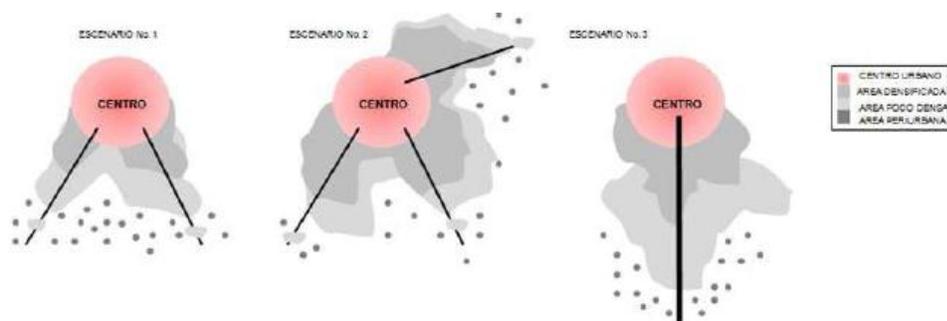
Entonces se trata de dar frente a importantes necesidades de desplazamientos, teniendo en cuenta la distribución de las funciones en las ciudades, estas necesidades se satisfacen por medio de las redes urbanas existentes y su prolongación como etapa de crecimiento de las ciudades. Adicionalmente, los modos de transporte: el metro, el autobús o el automóvil, no solamente consumen el espacio, en forma muy desigual, sino que, estimulan la urbanización de manera muy diferente según el caso.

Pierre Merlín, explica muy claramente las formas de urbanización según los ejes de autopistas o de tren y las estaciones. El propósito del gráfico, es identificar cómo las redes de transporte orientan las formas de organización urbana, presentándose como determinante para el desarrollo territorial, en

donde a través de las vías se van generando los asentamientos, entre más cerca al centro de la ciudad más denso es el asentamiento y entre más retirado del centro menos denso es el asentamiento, pero es necesario aclarar que para este estudio el escenario No. 1 es el más acertado, puesto que sobre una autopista se va desarrollando el crecimiento del núcleo urbano, y presenta las mismas características de densificación que los otros pero sobre un corredor vial, además demuestra que este eje es el dominante en este desarrollo situación similar a la que sucede en la conurbación Occidente. (Montezuma, Lablée, y Villalante. 2007)

Gráfico N° 1

Tendencias del crecimiento urbano a partir de las vías de transporte.



Fuente: Elaboración Propia

En el territorio de estudio es necesario ampliar la visión física y funcional de la problemática urbana. Se debe debatir más sobre las infraestructuras de transporte (vial), con el fin de determinar las ventajas y desventajas de la infraestructura existente o de los proyectos que se encuentran en ejecución; de esta forma, se puede planificar un proyecto en donde el transporte sea considerado como un elemento estructurante de la movilidad en el territorio.

Teniendo en cuenta lo anterior se puede decir que, el papel del transporte en la producción del espacio se transforma de acuerdo al contexto social, económico,

político, espacial, técnico y funcional, y se convierte en un instrumento para la transformación urbana, es decir tiene por objeto apoyar la demanda de transporte generada por la *diversidad de las actividades* en una diversidad de contextos urbanos, siendo el transporte en algunos casos, la fuerza de concentración, en particular para las actividades comerciales. En este caso el Transporte y los sistemas económicos tienen una relación recíproca. En otras palabras, *la oferta y la demanda de transporte son mutuamente interdependientes*.

- **Sistema de transporte.** Se compone principalmente de infraestructuras:
- **Interacciones espaciales.** flujos entre los nodos y los modos de participar en los desplazamientos urbanos.
- **Uso de la tierra.** Representa un nivel de acumulación espacial de la que deriva es la demanda de transporte.
- **Relación entre la localización de actividades y el transporte**

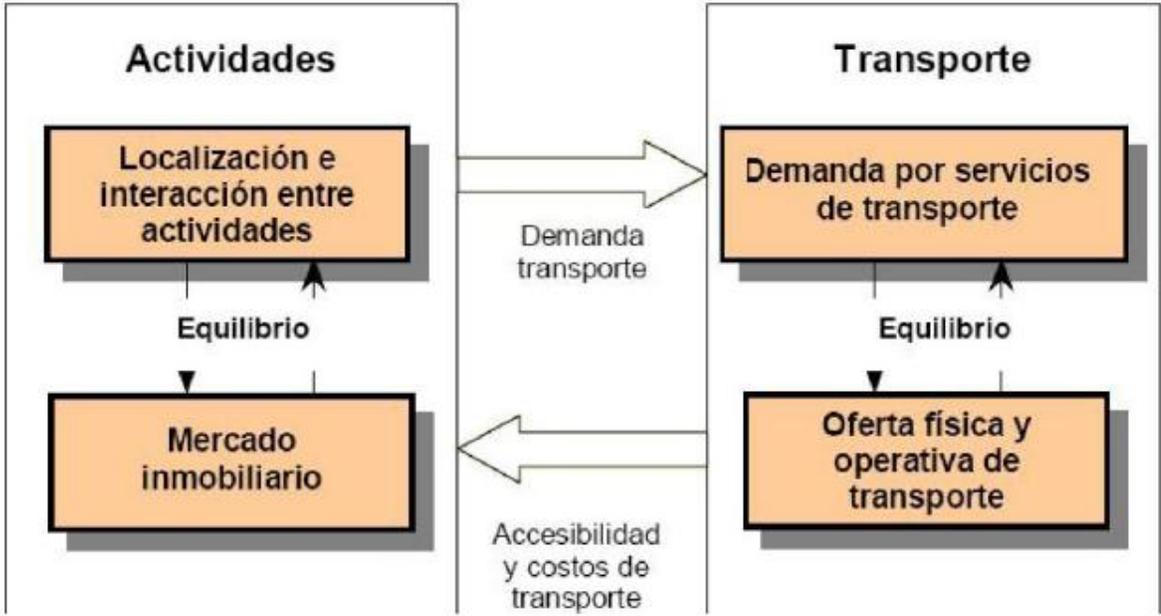
En relación con lo anterior vemos que las actividades que se llevan a cabo en una ciudad se localizan en lugares específicos e interactúan entre sí para desarrollarse, esta interacción entre actividades es la generadora de las necesidades de viaje.

Realizando un análisis del transporte, la localización de actividades tiene una evidente interrelación con dependencias mutuas, donde la interacción entre actividades da lugar a la demanda por transporte, y el equilibrio en el transporte afecta la localización de actividades y los precios del suelo. Siendo importante destacar la influencia ejercida entre la localización de actividades y el transporte que se da a lo largo del tiempo, es decir, los cambios en uno de estos elementos tienen efectos que no repercuten de manera inmediata en el otro.

Eso significa que, por ejemplo, la implementación de un sistema de transporte masivo, tiene un efecto inmediato a corto plazo en la demanda de viajes, pero el efecto en la localización de actividades se da un plazo mayor. Por otra parte, los cambios en el sistema de actividades, tales como el aumento en la producción de un sector o la creación de una nueva urbanización, tiene efecto a corto plazo sobre los flujos y la demanda de transporte, dadas las necesidades de accesibilidad de los habitantes o usuarios de la zona.

Gráfico N° 2

Relación ente localización de actividades y transporte



Fuente. Sistema de simulación Integrado de Localización de Actividades y Transporte. Descripción general de usos de suelo y transporte. 2017

En este caso las infraestructuras de transporte, además de servir y cubrir un territorio, afecta su desarrollo y crecimiento; esta interrelación sugiere la implementación de propuestas que puedan ser utilizadas positivamente como determinantes de la forma urbana. Así mismo, el impacto causado en la estructura urbana determina las posibles modificaciones al sistema de

movilidad. Las fortalezas y debilidades de éste, incidirán en el desarrollo de la región, por lo que debe existir una coordinación de objetivos entre el desarrollo del sistema de movilidad y el desarrollo físico espacial de un territorio.

Entonces la movilidad, más que un conjunto de redes de transporte es una acción que da territorialidad y ordena un sistema urbano, ya que tiene carácter transversal. Dado que es un medio para el acceso de bienes, servicios, y personas, presenta una alta dependencia respecto a los elementos estructurales que establecen las demandas de desplazamiento (la localización de las viviendas y actividades, los patrones de consumo, las necesidades, etc.). Paralelamente, las estrategias para su implementación deben considerar un marco de sostenibilidad global (correspondiente a los impactos ambientales), sostenibilidad local (los impactos ambientales de proximidad) y sostenibilidad social y económica (las consecuencias de la movilidad para las estructuras sociales y económicas)

En cuanto a los puntos nodales, no sólo se constituyen, como puntos de transición con el fin de reanudar el transporte lo más rápidamente posible. También son centrales de transporte que les permiten gestionar los flujos de en un tiempo óptimo asegurando un nuevo desarrollo urbano, una vez se incorpore el elemento infraestructural con la perspectiva de una óptima seguridad y calidad. Estas estructuras nodales canalizan y fijan el ritmo de los flujos preferentemente en la periferia de las áreas urbanas para contribuir en lo posible a la descongestión del tráfico y fomentar las formas intermodales de transporte con mejores rendimientos. Favorecido y ayudando nuevos desarrollos urbanos.

Estos ejes a veces están dotados de verdaderas ciudades que sirven de escaparate a todo el país. “Las plataformas están conectadas entre sí mediante lazos estratégicos llamados ejes logísticos que, por su importancia, atraen un

número creciente de agentes de los transportes, incluyendo los grupos financieros. Los mismos agentes y los mismos productos en estos ejes se benefician de complementos facilitados por el surgimiento de infraestructuras de transporte relacionadas con el creciente volumen de los flujos.

En torno a estos ejes se forman auténticas áreas centrales que, por añadidura, atraen a empresas ya establecidas o a nuevas empresas dinámicas”.

D. RESALTAR Y EXPONER TEORICAMENTE EL VACIO IDENTIFICADO O PROBLEMATIZACION

3.4.1. Aspectos Generales de la Población Paceña

El departamento de La Paz posee una población que es 2.706.351 habitantes: 50,58% son mujeres y el 49,42% varones, y una superficie de 133.985 km², está a una altitud de 3.640 msnm, representando una presión demográfica de 20,20 hab/km², según el Censo 2012. Así como muestra la siguiente tabla según inter censo y respecto al total.

Tabla N° 1

La Paz: Población, Superficie y Densidad de Población por Censo según Departamento

DEPARTAMENTO	CENSO			SUPERFICIE KM2	DENSIDAD		
	1992	2001	2012		1992	2001	2012
TOTAL	6.420.792	8.274.325	10.027.254	1.098.581	5,84	7,53	9,13
Chuquisaca	453.756	531.522	576.153	51.524	8,81	10,32	11,18
La Paz	1.900.786	2.350.466	2.706.351	133.985	14,19	17,54	20,2
Cochabamba	1.110.205	1.455.711	1.758.143	55.631	19,96	26,17	31,6
Oruro	340.114	391.870	494.178	53.588	6,35	7,31	9,22
Potosí	645.889	709.013	823.517	118.218	5,46	6	6,97
Tarija	291.407	391.226	482.196	37.623	7,75	10,4	12,82
Santa Cruz	1.364.389	2.029.471	2.655.084	370.621	3,68	5,48	7,16
Beni	276.174	362.521	421.196	213.564	1,29	1,7	1,97
Pando	38.072	52.525	110.436	63.827	0,6	0,82	1,73

Fuente: INE.

Elaboración propia

La ciudad de La Paz, es capital del departamento y sede política del Estado Plurinacional de Bolivia: tiene una población de 764.617 habitantes (7,63% del total); está a una altura de 3.649 m.s.n.m.

La distribución de la población según la organización administrativa por Macrodistrito, la mayor proporción se encuentra en el Macrodistrito Max Paredes, seguido del Macrodistrito Periférica y el Macrodistrito Sur, como se observa en la tabla siguiente:

Tabla N° 2
La Paz: Distribución Poblacional de la Ciudad de La Paz por
Macrodistritos

MACRODISTRITO	2012 (%)
Total Municipio de La Paz	100
Macrodistrito Cotahuma	19,37
Macrodistrito Max Paredes	20,74
Macrodistrito Periférica	20,06
Macrodistrito San Antonio	14,58
Macrodistrito Sur	16,04
Macrodistrito Mallasa	0,64
Macrodistrito Centro	8,10
Macrodistrito Hampaturi	0,26
Macrodistrito Zongo	0,21

Fuente: Censo 2012 (INE).

Elaboración propia

Dado este escenario, según el Censo 2012, la sede de gobierno ha quedado detrás con 764.617 habitantes, 84.223 menos que El Alto y en 28.676 habitantes menos que en el Censo 2001. Lo que significa un decrecimiento de la población en 3,75%.

3.4.2. Aspectos de Referencia: Servicio de Transporte Público Ciudad de La Paz

La gente en su cotidianidad, cambia ciertos hábitos de vida cuando se acostumbra a los nuevos patrones de operación, regularidad y seguridad de los

servicios de transporte; muchos autores y promotores del enfoque de movilidad urbana sostenible coinciden en afirmar que el sistema de transporte urbano disciplina a los habitantes de una ciudad, si el sistema de transporte es irregular, caótico, impuntual, congestionado, poco amigable, podemos esperar que la población de esa ciudad responda a las mismas características, puesto que las primeras interrelaciones que un ciudadano tiene al iniciar el día, es con el sistema de transporte público y sus operadores. (Downie. 2008)

El sistema de transporte público “tradicional” en la ciudad de La Paz se caracteriza por ser ineficiente, es decir, por hacer un mal uso de los recursos que emplea para operar, en este caso los vehículos, el combustible, los recursos humanos y el espacio público; los vehículos han sido explotados de tal manera que una mayoría del parque automotor público ha superado ya su límite de vida útil, actualmente este parque vehicular, en condiciones muy precarias de funcionalidad, pone en riesgo la seguridad y la vida tanto de pasajeros como de transportistas y peatones y de la población en general pues generan grandes cantidades de gases contaminantes; y, finalmente, la ocupación del espacio público versus la cantidad de personas transportadas es desproporcionalmente grande, vale decir que un bus de 60 pasajeros, moviliza la misma cantidad de personas que 5 minibuses, ocupando la mitad del espacio y consumiendo un volumen considerablemente menor de combustible. (Tranter. 2012)

Además, es necesario hacer mención en este marco de referencia al “círculo vicioso de la movilidad urbana insostenible”, en el cual se encuentra entrampado el transporte en la ciudad de La Paz; este círculo se inicia en la deficiente prestación del servicio de transporte público, caracterizado por su “miniaturización”, es decir por el predominio de modalidades de baja capacidad (de 4 a 14 pasajeros) que ha ocasionado una saturación de las vías de transporte en la ciudad, lo cual ha ido en detrimento de las condiciones de

movilización de toda la población paceña; esto ha ocasionado que las familias – cansadas de lidiar con un transporte público deficiente, saturado, que además brinda un mal servicio y malas condiciones de confort, seguridad e higiene–, decidan comprar un vehículo particular, en el cual se movilizan diariamente, incrementando la saturación de las vías con vehículos de baja capacidad (y además baja ocupación) empeorando aún más las condiciones de movilidad urbana, pero además, brindando mayores incentivos para que mayor número de familias decida comprar un vehículo particular y deje de utilizar el transporte público.

Por ello, se ha diseñado un proyecto de nuevos servicios de transporte de las características del SETRAM, que implica importantes impactos en las condiciones socioeconómicas de la población circundante a los ejes de transporte que empiezan a operar, previendo el bienestar social –usuarios del transporte público y la generación de dinamismo de la actividad económica en la ruta-paradas–, de la población paceña.

3.4.3. Características Socioeconómicas de los Usuarios de Transporte Público

El 59% de la población encuestada en las rutas han sido mujeres, lo que podría estar mostrando que las mujeres se movilizan con más frecuencia en pequeñas distancias a pie, con el objetivo, además de asistir o volver de la fuente laboral, de recoger o dejar a los/as hijos/as del/al colegio, ir y volver del mercado y otras actividades domésticas, por eso fueron abordadas en la vía en mayor proporción respecto a los hombres.

Tabla N° 3
La Paz: Sexo de encuestados por ruta

Ruta	Sexo del encuestado/a		Total
	Mujer	Varón	
Sur	62,1%	37,9%	100,0%
San Antonio	56,6%	43,4%	100,0%
Cotahuma	48,9%	51,1%	100,0%
Total	59,1%	40,9%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Por su parte, el 62% de la población encuestada tienen entre 21 y 40 años de edad; la distribución de las edades a nivel ciudad para el año 2010 muestra que el 55% de la población paceña se encuentra en este rango de edad (entre 20 y 39 años), por lo tanto, de estos datos se puede deducir que la población en este rango de edad sale de casa con mayor frecuencia, se moviliza más que la población mayor de 40 años o la población que tiene entre 18 y 20 años de edad. Asimismo, se observa que a nivel ciudad el 10% de la población tiene más de 60 años de edad, sin embargo, en la encuesta hecha en vía se ha registrado sólo un 6% de población mayor de 60 años. Esto nos muestra también que las personas de la tercera edad salen con menor frecuencia de casa, se movilizan menos respecto a los más jóvenes, esto debido a varios factores, principalmente porque se reducen sus motivos de movilización y también porque el sistema de transporte es poco amigable para personas mayores y ancianos/as.

Tabla N° 4
La Paz: Edad de encuestados por ruta

Ruta	Edad del encuestado/a en intervalos											Total
	NS/NR	20 años o menos	De 21 a 25 años	De 26 a 30 años	De 31 a 35 años	De 36 a 40 años	De 41 a 45 años	De 46 a 50 años	De 51 a 55 años	De 56 a 60 años	Más de 60 años	
Sur	1,0%	7,8%	14,7%	18,1%	15,3%	15,5%	8,2%	7,0%	4,8%	2,7%	4,9%	100,0%
San Antonio	2,1%	2,6%	11,6%	15,3%	17,5%	13,2%	13,2%	6,9%	3,7%	4,2%	9,5%	100,0%
Cotahuma	1,6%	5,4%	10,2%	16,7%	11,3%	19,4%	14,5%	9,7%	4,8%	0,5%	5,9%	100,0%
Total	1,3%	6,5%	13,5%	17,4%	15,0%	15,8%	10,0%	7,4%	4,6%	2,6%	5,8%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Respecto a la ubicación de la vivienda, los potenciales usuarios del sistema de transporte público municipal viven mayoritariamente en: (i) Chasquipampa, Wilakhota, Codavisa, Coqueni, Huayrapata, Calacalani, Kupillani, Santa Fe, Huancané, Cota Cota, Apaña, Uni, Ovejuyo, Valle de las Ánimas y Palca, en la ruta Sur; (ii) Alto San Antonio, Bajo San Antonio, Villa Salomé, Alto y Bajo Pampahasi, Valle Hermoso y Alto Pacasa en la ruta San Antonio; y (iii) Alto y Bajo Llojeta, Inca Llojeta y Vergel en ruta Cotahuma. Es evidente que la población que requiere con mayor urgencia un servicio de transporte público eficiente y regular es aquella que vive en los barrios y villas más alejadas de las zonas centrales, con densidades demográficas que durante los últimos años han crecido considerablemente; el fenómeno de expansión y desarrollo de subcentralidades característico de varias áreas urbanas en la región, ha generado que mucha población haya salido de zonas céntricas deterioradas para establecerse en zonas periféricas residenciales, y la migración del campo hacia la ciudad también ha engrosado la población asentada en las áreas periurbanas formando en varios casos cinturones de pobreza. (GAMLP. 2010)

Tabla N° 5

La Paz: Ubicación de la vivienda de usuarios por ruta

	Ruta			Total
	Sur	San Antonio	Cotahuma	
El Alto	4,0%	2,1%	4,8%	3,8%
Vino Tinto/Achachicala	0,8%	0,0%	0,5%	0,6%
Achumani	2,5%	0,0%	0,5%	1,7%
Alto San Antonio/Bajo San Antonio	0,8%	33,9%	0,5%	6,2%
Alto Llojeta/Bajo Llojeta/Inca Llojeta/Vergel/Kantutani	0,4%	0,0%	59,7%	9,9%
Miraflores /Alto Miraflores	0,9%	0,0%	2,2%	1,0%
Obrajes/Alto Obrajes/San Isidro	2,8%	0,0%	1,6%	2,2%
Alto Pampahasi/Bajo Pampahasi/Pampahasi Central/Valle Hermoso/Alto Pacasa	0,6%	24,3%	0,0%	4,4%
Alto Pasankeri/Pasankeri Sur/Las Lomas	0,5%	0,0%	9,1%	1,8%
San Pedro/Alto San Pedro	1,2%	1,6%	0,5%	1,1%
Sopocachi/Alto Sopocachi/Cristo Rey	0,9%	1,1%	2,7%	1,2%
Chasquipampa/Wilakhota/Codavisa/Coqueni/Huayrapata/ Calacalani/Kupillani/Santa Fe/Huancané	41,8%	0,5%	0,0%	28,2%
Alto Següencoma/Bajo Següencoma	1,3%	0,0%	0,0%	0,9%
Villa Fátima/Villa La Merced/Barrio Gráfico	1,2%	2,1%	1,6%	1,4%
Villa el Carmen/Barrio Minasa	0,0%	0,0%	1,1%	0,2%
Chuquiaguillo/Kalajahuirá	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%
Las Delicias/Periférica/Rosasani/27 de Mayo/Cochapampa/San José	0,9%	0,0%	0,5%	0,7%
Apaña/Uni/Ovejuyo/Valle de las Ánimas/Palca	13,2%	0,0%	0,5%	9,0%
Cota Cota	13,6%	0,5%	0,5%	9,3%
Calacoto	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%
Buenos Aires/Alcoreza	0,1%	0,0%	2,7%	0,5%
Cotahuma	0,4%	0,0%	5,4%	1,1%
Tembladerani	0,4%	0,0%	0,5%	0,3%
Villa Copacabana/Escobar Uría	0,4%	9,0%	0,0%	1,7%
Villa Salomé	0,3%	23,3%	0,5%	4,1%
Villa Armonía/Kupini	0,1%	1,1%	1,1%	0,4%
San Miguel/Los Pinos	5,0%	0,5%	0,0%	3,5%
Auquisamaña/Pedregal/Los Almendros	1,3%	0,0%	0,0%	0,9%
Bella Vista/Bologna	1,2%	0,0%	0,0%	0,8%
Irpavi/Irpavi 2	1,0%	0,0%	1,1%	0,9%
Cementerio/Villa Victoria/Chamoco Chico/Chijini/La Portada/El Tejar/Pura Pura/Munaypata/Ciudadela Ferroviaria	1,0%	0,0%	1,1%	0,9%
CUC/Rosario	0,4%	0,0%	1,1%	0,4%
Villa Pabón	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Mallasa	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%
Achacachi	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP Elaboración: propia

Respecto al ingreso mensual y gasto en transporte, cerca del 60% de la población encuestada cuenta con ingresos mensuales que van desde los 1.200 Bs. hasta los 2.400 Bs. mensuales, vale decir entre 1 y 2 salarios mínimos. Este es un ingreso mensual bastante reducido, puesto que representa un ingreso (gasto) de entre 5 y 11 US\$. al día, que en varios casos representa el gasto de toda la familia, puesto que solamente una persona en el hogar es la

responsable de generar los ingresos económicos, por lo tanto, en varios de estos casos podríamos llegar a menos de 2US\$. de gasto per cápita al día que es un parámetro internacionalmente aceptado para definir la línea de pobreza. (GAML P. 2010)

Tabla N° 6
La Paz: Ingreso mensual de usuarios por ruta

Ingreso mensual en intervalos	Ruta			Total
	Sur	San Antonio	Cotahuma	
1.200 Bs o menos	29,8%	31,2%	26,3%	29,4%
1.201 a 2.400 Bs	27,2%	42,9%	25,3%	29,4%
2.401 a 3.600 Bs	17,2%	14,8%	25,3%	18,1%
3.601 a 4.800 Bs	5,8%	4,2%	12,9%	6,7%
4.801 a 6.000 Bs	6,0%	2,6%	5,9%	5,4%
6.001 a 7.200 Bs.	2,1%	0,0%	2,2%	1,7%
7.201 a 8.400 Bs	1,2%	0,0%	0,5%	0,9%
Más de 8.400	0,3%	0,5%	0,5%	0,3%
NS/NR	10,6%	3,7%	1,1%	7,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAML P

Elaboración: propia

Con esta información es fácil deducir la importancia que tiene para las personas de menores ingresos –que al mismo tiempo es la que vive en las zonas más alejadas– reducir los costos de movilización, lo cual solamente puede conseguirse a través de un sistema de transporte público masivo e integrado, con tarifa también integrada y con óptimos tiempos de viaje.

En el siguiente cuadro se puede ver la proporción del ingreso que los encuestados gastan mensualmente en transporte. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en él se expresan los porcentajes del gasto personal del encuestado, es decir, bajo el supuesto de que el encuestado vive solo, pues cuando se trata del “jefe o jefa” de familia (quien contribuye con la mayor parte

del ingreso económico familiar), se debe considerar que los otros miembros de la familia también generan gasto en transporte sin necesariamente aportar a los ingresos del hogar, con lo que los porcentajes del siguiente cuadro se pueden incrementar considerablemente.

Tabla N° 7
La Paz: Ingreso mensual destinado a gasto en transporte,
usuarios por ruta

Proporción del ingreso destinado a transporte, en intervalos	Ruta			Total
	Sur	San Antonio	Cotahuma	
5% o menos	24,6%	22,2%	46,2%	27,7%
5,01% al 10%	24,1%	33,9%	21,5%	25,3%
10,01% al 15%	14,1%	21,2%	13,4%	15,2%
15,01% al 20%	9,4%	9,5%	5,9%	8,9%
20,01% al 25%	4,7%	3,7%	3,2%	4,3%
25,01% al 30%	4,9%	3,2%	3,8%	4,4%
30,01% al 35%	1,2%	0,5%	1,1%	1,0%
más del 35%	5,3%	2,1%	3,2%	4,4%
Sin resultado válido*	11,8%	3,7%	1,6%	8,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

*Se han registrado algunos casos en la base de datos de personas que declararon tener un gasto en transporte mayor a su ingreso mensual, estos resultados se expresan en la fila “Sin resultado válido”.

En cuanto a situación laboral, tres cuartas partes de las personas encuestadas en vía han trabajado durante las dos semanas anteriores a la aplicación de la encuesta, y existe un 11% de personas que se dedican a quehaceres domésticos. Por lo tanto, se puede intuir que la importancia de contar con un servicio de transporte eficiente en las zonas donde se levantó la encuesta es de suma importancia al menos para el 75% de la población que se encuentra trabajando y requiere hacer uso de medios de transporte diariamente.

Tabla N° 8

La Paz: Situación laboral de los usuarios durante la última semana, por ruta

Ruta	¿Cuál es su situación laboral?										Total
	NS/NR	Se encuentra trabajando	Sin trabajar pero tiene empleo	Está buscando trabajo	Está incapacitado para trabajar	Está buscando trabajo por 1ra. vez	Se dedica a quehaceres domésticos	Está estudiando	Jubilado o rentista	Otro	
Sur	0,60%	74,90%	1,80%	2,50%	0,10%	0,60%	10,70%	6,30%	2,30%	0,00%	100,00%
San Antonio	0,00%	75,10%	2,60%	2,10%	0,50%	0,50%	9,00%	4,20%	5,30%	0,50%	100,00%
Cotahuma	1,10%	73,10%	1,60%	2,20%	0,00%	0,00%	13,40%	4,80%	3,20%	0,50%	100,00%
Total	0,60%	74,70%	1,90%	2,40%	0,20%	0,50%	10,90%	5,70%	3,00%	0,20%	100,00%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Ahora bien, según el gasto en transporte y la situación laboral de los encuestados, se evidencia que el gasto diario en transporte es mayor a medida que la situación laboral de las personas mejora, el 46% de la población que se encuentra trabajando gasta entre 6.- Bs. y 15.- Bs. al día en transporte, y el 55% de las personas que no están trabajando pero que tienen empleo gastan entre 6.- Bs. y 10.- Bs. al día en transporte. Al contrario, el 52% de las personas que se encuentran buscando trabajo, el 54% de las personas que se dedican a quehaceres domésticos y el 44% de las personas que se encuentran estudiando gastan 5 Bs. al día o menos en transporte.

Tabla N° 9

La Paz: Gasto diario en transporte según situación laboral del encuestado

	Total Gasto en transporte AL DÍA en intervalos												Total
	NS/NR	5 Bs. o menos	6 a 10 Bs.	11 a 15 Bs.	16 a 20 Bs.	21 a 25 Bs.	26 a 30 Bs.	31 a 35 Bs.	36 a 40 Bs.	41 a 45 Bs.	46 a 50 Bs.	Más de 50 Bs.	
Se encuentra trabajando	14,0%	32,8%	37,3%	9,3%	2,7%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,1%	1,1%	100,0%
Sin trabajar pero tiene empleo	13,6%	27,3%	54,5%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo	7,4%	51,9%	33,3%	7,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está incapacitado para trabajar	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo por 1ra. vez	0,0%	50,0%	33,3%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Se dedica a quehaceres domésticos	5,6%	53,6%	36,8%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	100,0%
Está estudiando	10,6%	43,9%	39,4%	3,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	100,0%
Jubilado o rentista	14,7%	47,1%	35,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%	100,0%
Autoempleado	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total	12,6%	36,9%	37,4%	7,7%	2,1%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,9%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

E. PROPUESTA TEORICA DEL “DEBERIA SER” O VIABILIDAD

3.5.1. HÁBITO, FORMAS, FRECUENCIA, ESPERA Y TIEMPO DE USO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Las centralidades que se han ido formando con el paso de los años en la ciudad, son las zonas en las que se produce y distribuye la mayor cantidad de bienes y servicios propias de la urbe; las familias que viven en barrios alejados de estas centralidades necesariamente requieren llegar a dichas zonas para acceder a la vida económica, social, cultural, política, tecnológica de la ciudad, y en la medida que no logran hacerlo, estas familias van quedando aisladas, rezagadas, empobrecidas cada vez en mayor medida.

Los principales motivos de movilización en todas las ciudades son:

- a) trabajo y
- b) estudio,

Además de los motivos secundarios, como visitas a familiares, ocio o lugares de esparcimiento, curiosidad por conocer ciertas zonas de la ciudad donde antes, por las dificultades de transporte y acceso, eran difíciles de conocer, paseos sin un objetivo específico, solo por alejarse del centro urbano, se generan con las posibilidades que brindan los nuevos servicios de transporte público.

En este sentido, la principal razón que motiva la movilización de las personas entrevistadas es trasladarse hasta el lugar de trabajo, el 68% de las personas en la ruta Cotahuma y el 66% en la ruta Sur tienen esta razón como el principal motivo de movilización, en la ruta San Antonio este porcentaje baja un poco, al 49%. El segundo motivo de viaje manifestado, es ir al mercado para comprar insumos de consumo básico en el hogar, y a partir de ello existen varias motivaciones, entre las principales llevar (o recoger) a los hijos/as de la escuela, ir a la universidad o pasar clases y cursos diversos, salir de compras, salir con los amigos, salir a practicar deportes, salir con la pareja y asistir a la iglesia y lugares de culto, entre otros.

Tabla N° 10
Objeto de movilización

Razones de movilización	Principal razón	Segunda razón	Tercera razón
Ir al trabajo	63,2%	9,0%	1,6%
Llevar a los hijos a la escuela	16,4%	18,4%	6,7%
Ir al mercado/de compras	8,4%	34,3%	22,0%
Clases/estudios/cursos	8,3%	10,7%	2,1%
Médico (está en tratamiento)	0,8%	3,2%	9,1%
Hacer trámites en el Centro	0,7%	0,3%	0,3%
Asistir a la iglesia/congregación	0,5%	2,4%	10,4%
Salir con los/as amigos/as	0,3%	8,2%	15,3%
Cobrar su renta	0,3%	0,2%	1,0%
Buscar trabajo	0,3%	0,1%	1,0%
Practicar deporte	0,2%	3,7%	15,0%
Distraerse (de paseo o de viaje)	0,2%	0,1%	0,4%
Salir con su pareja	0,1%	8,2%	11,7%
Otro	0,0%	0,0%	0,5%
NS/NR	0,3%	1,3%	2,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Ahora bien, según modalidades de uso, La modalidad de transporte más utilizada es sin duda el minibús o carry, pero existen diferencias de una ruta a otra. En la ruta Sur hay una mayor proporción de usuarios de trufis respecto a las demás rutas, en la ruta San Antonio se ha verificado que el 81% de la población utiliza principalmente minibús o carry y el 15% de la población utiliza micros, y en la ruta Cotahuma se ha encontrado la mayor proporción de personas que utilizan vehículos particulares y vehículos públicos de transporte exclusivo (taxis y radiotaxis).

La ruta Sur está bastante asistida por una importante cantidad de líneas de transporte público, tanto de minibuses, como de carries, micros y trufis, sin embargo, la demanda sobrepasa la oferta en horas pico, el resto del tiempo los vehículos circulan a media capacidad, lo que demuestra una deficiencia en la organización de líneas y unidades vehiculares por parte de los operadores de transporte público. Por otro lado, la expansión de la mancha urbana hacia el

sureste de la ciudad (Chasquipampa y urbanizaciones conexas), genera continuamente nueva demanda de transporte que el actual sistema no visualiza y no alcanza a servir, por lo tanto, se están creando operadores clandestinos de líneas de trufis y taxis, que transportan a la población de estas urbanizaciones y asentamientos periféricos.

En la ruta San Antonio existe también una importante cantidad de líneas de transporte público, sin embargo el servicio que éstas brindan a los usuarios es irregular, en la noche, a partir de las 20:00 horas, el servicio disminuye tácitamente y se incrementa la práctica del “trameaje” –que implica el cambio de ruta de manera arbitraria por parte de los transportistas–, la mayoría de los vehículos transportan a los usuarios solamente hasta el Cruce de Villas y desde este lugar las personas se ven obligadas a hacer transbordo a otro vehículo para llegar a su destino final. También se verifica la aparición de vehículos que brindan un servicio de transporte público no autorizado por el GAML P especialmente en horas de la noche, que palian de alguna manera la demanda de transporte desde el Cruce de Villas hacia Alto San Antonio y Pampahasi, principalmente. Esta situación incrementa la exposición a diferentes tipos de riesgo para los usuarios. Finalmente, se ha observado que la ruta Cotahuma presenta escasez de oferta de transporte público, no obstante recorrer zonas densamente pobladas.

El uso de taxis y radiotaxis en estas zonas se hace en muchos casos inevitable, pues no se cuenta con otro tipo de transporte, y muchas familias han optado por adquirir su propio vehículo, en el cual se movilizan con frecuencia. Las pocas unidades que circulan por esta ruta (o cercana a ella) lo hacen al tope de su capacidad, y en el caso de los micros rebasándola. Esto genera mucha incomodidad y descontento en los usuarios del servicio.

Tabla N° 11

La Paz: Modalidad de Transporte utilizada con frecuencia

	Ruta			Total
	Sur	San Antonio	Cotahuma	
Minibus/carry	53,8%	81,5%	43,0%	56,6%
Micro/bus	14,6%	14,8%	17,2%	15,1%
Trufi	14,9%	0,0%	2,2%	10,4%
Particular	11,3%	2,6%	30,1%	12,9%
Taxi/Radiotaxi	5,4%	1,1%	7,5%	5,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Por su parte, las personas encuestadas realizan entre 3 y 4 viajes al día en transporte público. En la ruta San Antonio este promedio de viajes es mayor, igual que en la ruta Cotahuma, puesto que las personas normalmente realizan entre 4 y 5 viajes al día, mientras que en la ruta Sur el promedio es menor. Por otro lado, se puede observar que, en promedio, las personas que se encuentran trabajando realizan una mayor cantidad de viajes al día en comparación a aquellas personas que no.

Tabla N° 12

La Paz: Frecuencia de uso de Transporte

Situación laboral del encuestado	Sur	San Antonio	Cotahuma	Total
Se encuentra trabajando	3,49	5,36	4,91	4,03
Sin trabajar pero tiene empleo	3,00	4,20	2,67	3,23
Está buscando trabajo	3,26	3,00	2,50	3,11
Está incapacitado para trabajar	2,00	2,00	0,00	2,00
Está buscando trabajo por 1ra. vez	3,80	3,00	0,00	3,67
Se dedica a quehaceres domésticos	3,04	2,65	2,80	2,94
Está estudiando	2,92	2,75	3,22	2,94
Jubilado o rentista	2,56	2,50	3,67	2,74
Autoempleado	0,00	4,00	2,00	3,00
Total	3,36	4,74	4,39	3,76

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración propia

Diferenciando por horarios la cantidad de desplazamientos que realizan las personas en transporte público se puede deducir la cantidad de transbordos

que éstos realizaron en dichos horarios. En el primer horario, desde las 4:00 am. hasta las 12:00 del mediodía, una mayoría de las personas realizan un solo viaje origen-destino, normalmente desde sus correspondientes domicilios hasta sus lugares de trabajo o estudio, la mayoría entre las 7:30 Hrs. y las 8:30 Hrs. aproximadamente.

La encuesta ha revelado que el promedio de desplazamientos que realizan las personas en las zonas estudiadas es 1,63 en las mañanas, es decir entre 1 y 2 desplazamientos, lo que quiere decir que cerca de la mitad de los usuarios del servicio realiza al menos un transbordo en las mañanas. En el segundo horario: de 12:00 Hrs. a 18:00 Hrs., las personas que trabajan o estudian en “horario discontinuo” deben realizar 2 viajes: (i) uno desde su trabajo o lugar de estudio hasta su domicilio para el almuerzo, aproximadamente entre 12:00 Hrs. y 13:00 Hrs.; y (ii) otro desde su domicilio hasta su trabajo o lugar de estudio, entre las 14:00 y 15:00 Hrs.; pero también existen quienes trabajan o estudian en “horario continuo”, que solamente realizan un viaje desde su trabajo o lugar de estudio hasta su domicilio, entre las 16:00 Hrs. y 18:00 Hrs. aproximadamente. Esto se refleja en el promedio que se ha calculado a través de la encuesta que es de 1,62 desplazamientos en este horario. Finalmente, en el horario de 18:00 Hrs. a 3:59 Hrs. la mayoría de las personas realizan un solo viaje origen-destino, desde su trabajo o lugar de estudio hasta su domicilio; sin embargo, los resultados de la encuesta muestran que el promedio de desplazamientos en transporte público realizados en este horario es 1,28, con lo que se podría deducir que una quinta parte de las personas tienen que realizar transbordo para regresar a su hogar.

Tabla N° 13
Frecuencia al Día de Transporte

Situación laboral	De 4:00 am a 12:00 pm	De 12:01 pm a 18:00 pm	De 18:01 pm a 3:59 am
Se encuentra trabajando	46,0%	48,4%	21,5%
Sin trabajar pero tiene empleo	50,0%	50,0%	36,4%
Está buscando trabajo	51,9%	40,7%	18,5%
Está incapacitado para trabajar	100,0%	50,0%	
Está buscando trabajo por 1ra. vez	33,3%	83,3%	33,3%
Se dedica a quehaceres domésticos	62,4%	44,0%	17,6%
Está estudiando	27,3%	31,8%	25,8%
Jubilado o rentista	41,2%	26,5%	14,7%
Autoempleado	100,0%	50,0%	
Total	46,8%	46,5%	21,2%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración propia

Cerca de la mitad de las personas que se movilizan en las mañanas (el 48%) tiene que realizar al menos un transbordo y un 23% de las personas que se movilizan en la noche tiene que realizar al menos un transbordo para volver a sus domicilios después de la jornada laboral.

En promedio, los paceños pasan entre 7 y 10 años de su vida movilizándose en el actual sistema de transporte urbano ineficiente. (GAMLP. 2015) Esta realidad implica largos tiempos de espera y desplazamiento en los viajes que realiza la población dentro de la ciudad; sin duda nuevos servicios de transporte deben procurar reducir estos tiempos, que serán aprovechados por la población en otras actividades, como compartir con la familia, recreación, ocio, cultura, entre otros, que redundan en una mejor calidad de vida.

Los tiempos de espera a lo largo del día, que forman parte del tiempo viaje, han sido calculados sumando los minutos que los usuarios han declarado esperar transporte público en diferentes momentos del día. Los resultados de esta pregunta indican que el 44% de las personas esperan transporte público entre 16 y 45 minutos al día, que el 17% de las personas esperan transporte público entre 46 y 60 minutos al día, y solamente el 6% de la población ha manifestado esperar transporte público menos de 15 minutos al día.

Tabla N° 14
Tiempo de espera por situación laboral

	Total tiempo de espera AL DÍA en intervalos															Total
	NS/NR	15 min o menos	16 a 30 min	31 a 45 min	46 a 60 min	61 a 75 min	76 a 90 min	91 a 105 min	106 a 120 min	121 a 135 min	136 a 150 min	151 a 155 min	156 a 165 min	166 a 180 min	Más de 180 min	
Se encuentra trabajando	13,5%	5,6%	20,3%	20,0%	17,5%	10,2%	4,8%	3,3%	1,6%	1,3%	0,6%	0,2%	0,1%	0,8%	0,2%	100,0%
Sin trabajar pero tiene empleo	9,1%	0,0%	45,5%	13,6%	9,1%	13,6%	4,5%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo	7,4%	11,1%	33,3%	18,5%	14,8%	3,7%	3,7%	3,7%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está incapacitado para trabajar	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo por otra vez	0,0%	0,0%	16,7%	66,7%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Se dedica a quehaceres domésticos	3,2%	9,6%	25,6%	24,8%	14,4%	9,6%	2,4%	4,8%	2,4%	1,6%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,8%	100,0%
Está estudiando	10,6%	10,6%	28,8%	25,8%	13,6%	7,6%	1,5%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Jubilado o rentista	14,7%	2,9%	14,7%	35,3%	14,7%	0,0%	8,8%	0,0%	8,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Autoempleado	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total	11,9%	6,3%	22,0%	21,5%	16,6%	9,5%	4,4%	3,1%	1,8%	1,2%	0,4%	0,2%	0,2%	0,6%	0,3%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

A ello se suma, que para el tiempo de espera y movilización es elevado en todos los casos, esto sumado a los tiempos de desplazamiento –que se incrementan a medida que la vivienda de las personas se aleja de las centralidades urbanas–, da como resultado que las personas que viven en zonas periféricas pasan un promedio de 2 horas al día movilizándose, esto en promedio, pues se ha registrado casos extremos de personas que pasan más de 2 horas y media esperando transporte público al día y también personas que pasan cerca de 6 horas al día movilizándose, aunque esta cifra parece algo elevada y debe entenderse como un caso extremo.

Tabla N° 15
Tiempo de viaje por situación laboral

	Total tiempo de viaje AL DÍA en intervalos											Total	
	NS/NR	30 min o menos	31 a 60 min	61 a 90 min	91 a 120 min	121 a 150 min	151 a 180 min	181 a 210 min	211 a 240 min	241 a 270 min	271 a 300 min		Más de 300 min
Se encuentra trabajando	0,4%	11,3%	26,4%	22,1%	18,7%	11,7%	4,4%	2,8%	1,4%	0,5%	0,1%	0,4%	100,0%
Sin trabajar pero tiene empleo	0,0%	9,1%	31,8%	18,2%	13,6%	18,2%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo	0,0%	22,2%	33,3%	14,8%	18,5%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está incapacitado para trabajar	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está buscando trabajo por 1ra. vez	0,0%	16,7%	16,7%	16,7%	0,0%	16,7%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Se dedica a quehaceres domésticos	0,0%	25,6%	34,4%	19,2%	10,4%	6,4%	2,4%	0,8%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Está estudiando	0,0%	7,6%	28,8%	24,2%	30,3%	6,1%	1,5%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Jubilado o rentista	0,0%	2,9%	32,4%	32,4%	11,8%	8,8%	2,9%	0,0%	5,9%	2,9%	0,0%	0,0%	100,0%
Autoempleado	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Total	0,3%	12,7%	28,0%	21,8%	17,9%	10,8%	3,7%	2,5%	1,3%	0,4%	0,2%	0,3%	100,0%

Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Por último, para evitar que los valores extremos incidan en los promedios, se ha utilizado las medias recortadas al 5%, con este indicador se puede afirmar lo siguiente: (i) En la ruta Sur el tiempo promedio de espera es de 49 minutos al día, y el tiempo promedio de desplazamiento en transporte motorizado es 83 minutos al día; (ii) En la ruta San Antonio el tiempo promedio de espera es de 40 minutos al día, y el tiempo promedio de desplazamiento en transporte motorizado es 74 minutos al día y (iii) En la ruta Cotahuma el tiempo promedio de espera es de 45 minutos al día, y el tiempo promedio de desplazamiento en transporte motorizado es 81 minutos al día.

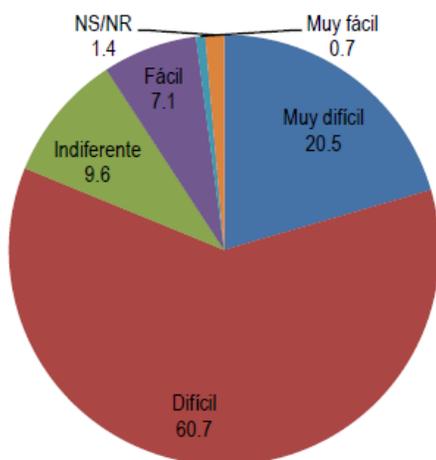
3.5.2. PERCEPCIÓN DE LA POBLACIÓN RESPECTO AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

La percepción de la población respecto del actual servicio de transporte urbano, mantiene altos niveles de insatisfacción. El actual sistema de transporte público es considerado por la mayoría de paceños y paceñas como caótico, inseguro y poco amable, de acuerdo a los resultados, esta percepción puede ir empeorando si los actuales operadores del transporte público no modifican su comportamiento y mejoran sus servicios.

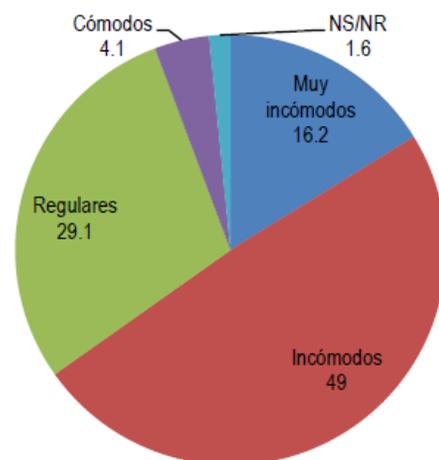
Gráfico N° 1

Calificación de atributos del transporte público

Grado de dificultad para encontrar transporte público



Calificación por comodidad



Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

Para el 61% de la población normalmente es difícil conseguir transporte público, mientras que para un 20% es muy difícil. Solamente para el 7% de la población es fácil conseguir transporte público en su cotidianidad.

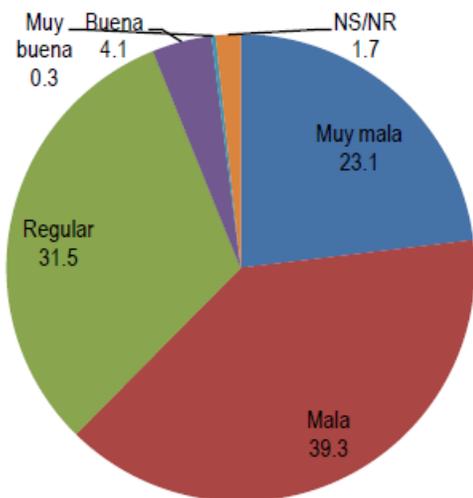
Por su parte, de acuerdo a la comodidad del transporte público, respecto a la comodidad y confort de los vehículos de transporte público no difiere mucho de otros estudios anteriores, puesto que la mayoría de la población (el 65%) considera que son incómodos o muy incómodos.

A ello, la comodidad implica la mantención de la higiene de los vehículos. Los resultados muestran que el 62% de las personas encuestadas considera que la higiene de los vehículos de transporte público es mala o muy mala.

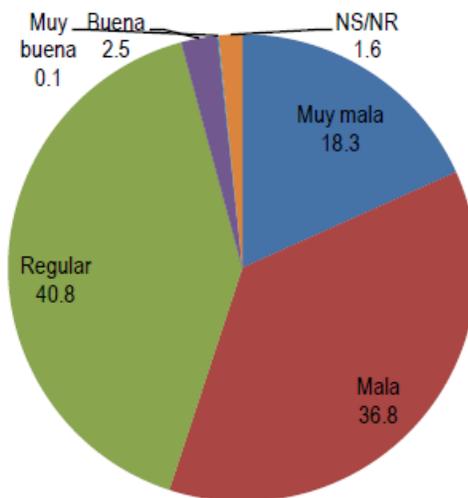
Gráfico N° 2

La Paz: Calificación de atributos del transporte público

Calificación por higiene



Calificación por atención



Fuente: Encuestas Vía – GAMLP

Elaboración: propia

A esto se suma la calidad de servicio, que muestra deplorables resultados. El 37% de la población consultada considera que la atención que brindan los transportistas a los usuarios es mala y el 18% considera que es muy mala, solamente el 2,5% de la población considera que la atención por parte de los transportistas a los usuarios del servicio es buena.

Ahora bien, respecto a la seguridad que brinda el servicio de transporte público, el 55% de la población encuestada considera que los vehículos de transporte público son inseguros o muy inseguros, y solamente un 4% considera que estos vehículos son seguros para el usuario. Esto principalmente se asocia a las prácticas riesgosas de los transportistas que imprimen altas velocidades a los vehículos cuando se trata de ganarle pasajeros a un rival, cuando arrancan el vehículo mientras los pasajeros se encuentran abordado o descendido, e incluso por los repetidos casos de asaltos, atracos, violaciones y hasta asesinatos perpetrados en vehículos de transporte público, y por otro lado se asocia también a las malas condiciones mecánicas de los vehículos, especialmente de los sistemas de frenos y dirección (mantenimiento), a causa de las cuales se presentan varios hechos de tránsito de manera cotidiana, ocasionando personas heridas e incluso fallecidas.

Tabla N° 16
La Paz: Calificación al servicio de transporte público por el grado de seguridad

	Opción	Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Muy inseguros	167	14,5
	Inseguros	463	40,3
	Regulares	441	38,4
	Seguros	51	4,4
	Muy seguros	1	0,1
	NS/NR	25	2,3
	Total	1.148	100,0

Fuente: Encuestas Vía – GAML P

Elaboración propia

CAPITULO CUARTO

4.1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A manera de conclusiones se puede señalar lo siguiente:

- El problema del transporte público es un ámbito que desde hace mucho tiempo viene afectando a la población del municipio de La Paz, pese a innumerables concertaciones o acuerdos llegados no se realizan un efectivo control y regulación del mismo.
- El transporte público no cumple con las normas establecidas, ni tampoco plantea estrategias para poder mejorar su servicio.
- En el ámbito del precio de los pasajes, se ha tenido diferentes conflictos por este tema, y siempre se ha llegado a entablar acuerdos y conformar mesas de diálogo, pero algo recurrente es que, si bien se acepta incrementar en algún porcentaje bajo compromiso de mejorar el servicio, dicho compromiso jamás se cumple.
- Es recurrente los compromisos efectuados, y a partir de ello el gobierno municipal a determinado poner en vigencia una nueva ley municipal de transporte, con la finalidad de regular de una vez el servicio de transporte público en el municipio de La Paz.
- En el caso particular del precio del transporte, se aceptó incrementar el monto, pero con el compromiso de mejorar el servicio, lo cual hasta la fecha no se cumple.
- Pese al incremento de los pasajes, especialmente en el horario nocturno el servicio del mismo no ha mejorado sustancialmente, y se continúa aun con el trameaje.
- Es precisamente este factor del trameaje el cual genera el incumplimiento de los convenios y la recurrente ausencia del transporte público en horario nocturno.

CAPITULO QUINTO
PROPUESTA DE NORMA

5.1. PROPUESTA DE NORMA

Ley Municipal para la regulación del Transporte Municipal de La Paz con relación al horario de servicio

LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA No.
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Secretaría General

Dr. Luis Antonio Revilla Herrero

ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ

Por cuanto el Concejo Municipal de La Paz ha aprobado la siguiente Ley
Autónoma Municipal:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en su artículo 272 consagra la autonomía de las Entidades Territoriales, que implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y ciudadanos, la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de las facultades legislativas, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por los órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción y competencia, y atribuciones.

Asimismo el artículo 283 de dicho Texto Supremo prevé que el gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde.

Asimismo, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización N° 031 de 19 de julio de 2010 dispone en su artículo 9, párrafo I, numeral 3) que la autonomía

se ejerce a través de la facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo; concordado con el artículo 34 de dicha Ley Marco que prevé que el Gobierno Autónomo Municipal está constituido por un Concejo Municipal y un órgano ejecutivo, correspondiéndole al primero la facultad legislativa en el ámbito de las competencias municipales.

Asimismo, nuestra Constitución Política en su artículo 302, párrafo I, numeral 18) dispone que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales el “Transporte Urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano”, de igual manera y en el marco de lo establecido en el artículo 76 se establece que: “El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores”.

Asimismo, la Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” en su artículo 96, párrafo VII, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, y 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; determinando que la competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación de la Policía Boliviana.

Asimismo, en fecha 16 de agosto de 2011 se promulgó la Ley N° 165 Ley General de Transporte, que 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., así como determinando en su artículo 17, inciso c), que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente del nivel municipal, con la atribución de emitir su normativa específica, estableciendo las condiciones del sistema de transporte, como expresamente se dispone en el Artículo 27 de esta ley que dispone que la función normativa “comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.”

En este contexto, corresponde emitir la presente Ley Municipal.

LEY AUTONÓMICA

Nº.....

REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSPORTE MUNICIPAL DE LA PAZ CON RELACIÓN AL HORARIO DE SERVICIO

**EL ÓRGANO LEGISLATIVO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE
LA PAZ:**

DECRETA:

Artículo 1º. - (Objeto) La presente Ley Municipal Autonómica tiene por objeto normar la Ley de Transporte Municipal de La Paz con relación al horario de servicio

Artículo 2º. - (Ámbito de Aplicación) Las disposiciones contenidas en la presente Ley Municipal Autonómica se aplicarán en la jurisdicción del Municipio de La Paz.

Artículo 3º. - (Plazo) El plazo de regulación del Reglamento de la Ley de Transporte Municipal de La Paz con relación al horario de servicio, será de ciento ochenta (180) días, computables a partir de la publicación del Reglamento que se emita para la presente Ley.

Artículo 4º. - (Alcance)

I. La Regulación del horario de servicio, considerara:

Coordinación con los siguientes sindicatos:

- Sindicato de Colectiveros Litoral – LÍNEA 1
- Sindicato Eduardo Abaroa – LÍNEA 2
- Sindicato San Cristóbal – LÍNEA 3

- Sindicato Villa Victoria – LÍNEA 5
- Sindicato Pedro Domingo Murillo
- Sindicato Simón Bolívar y la Ruta a El Alto

II. El servicio de transporte público es un elemento clave para el desarrollo de las ciudades. Y cubrir las necesidades de traslado de toda la población.

El sistema de transporte público de la ciudad de La Paz, está íntegramente basado en el transporte automotor. Y llegan a operar hasta 50 líneas que dan cobertura a toda la ciudad, servicio que se prolongó hasta principios de los años 80.

Artículo 5°. - (CIRCULACIÓN VEHICULAR Y PEATONAL)

Para la circulación de vehículos motorizados con radicatoria en el Municipio de La Paz, el GAMLP otorgará las placas de circulación conforme prevé la normativa aplicable al efecto.

Los vehículos motorizados que no tengan como radicatoria el Municipio de La Paz, obligatoriamente para su circulación temporal deberán portar las placas de circulación del municipio de origen.

Para los vehículos motorizados empleados en la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros se podrán implementar placas de circulación diferenciadas y con correlativo único, previendo la mejor distribución de placas a fin de cumplir la prestación del servicio bajo el principio de continuidad.

El control del cumplimiento de la presente disposición se realizará por la AMTT, a través de la autoridad municipal competente en coordinación con la Policía Boliviana.

Artículo 6°. - (Regulación de Horarios)

Las actividades de transporte público deben ser -en primera instancia- una coordinación interna de los sindicatos antes mencionados con respecto al horario regulado por el municipio de La Paz.

Artículo 7°. - (Horarios establecidos)

I. Horarios:

- Sindicatos de transporte que prestan el servicio del centro a zonas periféricas: de 05:0 am., a 22:0 pm.

Artículo 8°. - (Organización)

- Cada sindicato legalmente afiliado debe organizarse de manera interna en grupos de servicio considerando la cantidad de unidades para el servicio del transporte público

Artículo 9°. - (Pasaje)

A efectos de contar con un servicio acorde a las necesidades de la ciudadanía se considera el tarifario diferenciado considerando el incremento de 1 Bs., en relación a la tarifa diurna vigente hasta horas 20:0 pm.

Artículo 10° (Control)

Para la vigencia de la presente regulación se considera la organización y control propio de los sindicatos de transporte público

Disposiciones finales

Artículo 1°. - El Ejecutivo Municipal en el plazo máximo de tres (3) meses computables a partir de la vigencia de la presente Ley Municipal Autónoma

presentará al Concejo Municipal una propuesta para solucionar las diferencias que puedan surgir de la misma

Artículo 2°. - El Ejecutivo Municipal en el plazo máximo de un (1) mes computable a partir de la promulgación de la presente Ley Municipal Autonómica, emitirá la reglamentación correspondiente.

Artículo 3°. - La presente Ley Municipal Autonómica entrará en vigencia a partir de su reglamentación.

Es dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de La Paz a los veinte y dos días del mes de octubre de dos mil diez y ocho años.

Firmado por: PRESIDENTE CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

SECRETARIA CONCEJO MUNICIPAL DE LA PAZ

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley Municipal del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, a los veinte y dos días del mes de octubre de dos mil diez y ocho años.

Luis Revilla Herrero - ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ

BIBLIOGRAFIA

- Antokoletz, Daniel. (2002). Tratado de Derecho Público, Edit. La Facultad.
- Barriga, Oswaldo. (2000). Compendio descriptivo de historia boliviana. Editorial el País.
- Bisquerra A., Rafael. (2004). "Metodología de la investigación". Editorial La Muralla, Madrid-España.
- Cabanellas, de Torres Guillermo (2004). Diccionario Jurídico Elemental, Editorial Heliasta Buenos Aires Argentina.
- Mejía, Ibáñez Raúl Luís. (2008). Metodología de la Investigación, Edit. Artes Gráficas, La Paz – Bolivia.
- Orozco, Loza Flavio. (2012). Técnicas de Investigación Social en la Realidad Intercultural. Ediciones El Original San José. La Paz – Bolivia.
- Pardinas Felipe. (1985). Metodología y Técnicas de Investigaciones en Ciencias Sociales, Ediciones Siglo veintiuno México.
- Sampieri, Roberto y Otros. (2007). "Metodología de la Investigación". Mc GRAW - HILL. México.
- Sorensen, May, (2002). Manual de Derecho Público, Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Uculmana, Meter. (1999). Manual de transporte Público. 1ª edición. La Paz.
- Witker, Jorge, (1998). "Como realizar la tesis en Ciencias Jurídicas". Edit. Terra España
- Zalles, Christian, (2004). "Agencia de Información Solidaria". (AIS). España.

Rojas, B. (2015). TODO SOBRE RUEDAS El trabajo asalariado en el transporte público. La Paz Bolivia: CENTRO DE DESARROLLO LABORAL Y AGRARIO UNIDAD DE EMPLEO, DERECHOS LABORALES Y SEGURIDAD SOCIAL.

Mendoza Salazar David, U.L. (2014) Historia del Transporte Paceño. La Paz: Randy Chávez García.

GAMLP. (15 de agosto DE 2015). La Paz “con fuerza con ñeque” gobierno autónomo de la ciudad de La Paz.

Marín, C. e. (2015). Influencia de Factores Microeconómicos en el Sector del Transporte Público Urbano de Microbuses en la ciudad de La Paz.

GAMLP. (20 de agosto de 2015). La Paz Bus. Obtenido de Historia del Transporte:<http://www.lapazbus.bo/index.php/la-transformacion-de-nuestro-transporte/historia/historia-del-transporte>.

LEYES CONSULTADAS

Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia (2009). Promulgada el 7 de febrero, Edit. U.P.S. La Paz- Bolivia.

Código de Transito. (1973). Promulgada el 16 de febrero, Editorial SERRANO Ltda.

Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito Urbano del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. (2012). Consejo Municipal, 11 de abril.

Ley General del Transporte. (2011). Ley N° 165 del 16 de agosto.

Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” (2010) Promulgada el 19 de julio.

ANEXOS

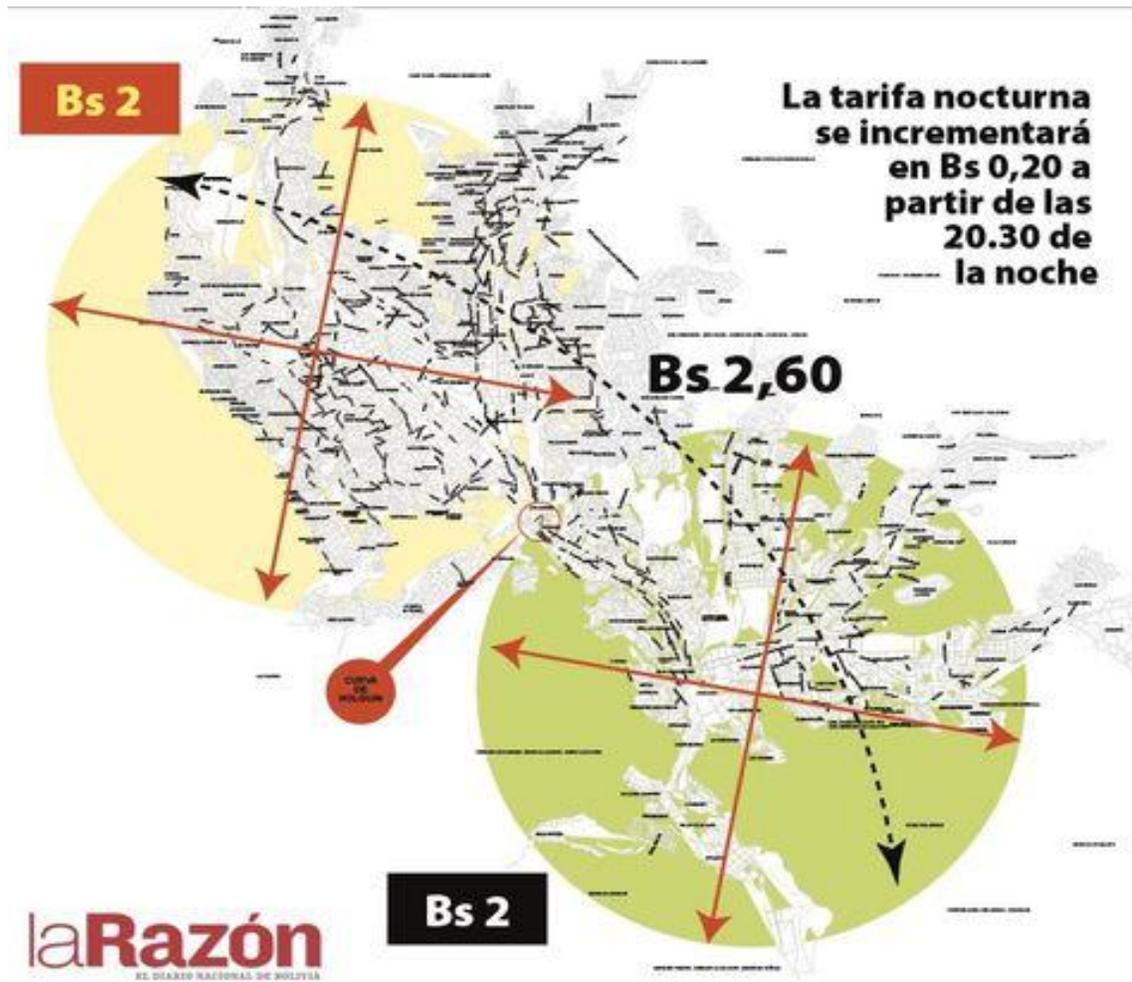
ANEXO Nº 1
Nota de prensa

Matutino: La Razón Digital / La Paz

Fecha : 05 de febrero de 2016

Alcaldía de La Paz anuncia tarifa plana de Bs 2.00 para minibuses

Para los tramos largos el costo será de Bs 2.60. La tarifa nocturna aumentará en Bs 0,20 y se aplicará a partir de las 20:30. Los nuevos precios entrarán en vigencia el lunes 22 de febrero y están condicionados a que los choferes cumplan al menos cinco requisitos.



La Razón Digital / La Paz

13:10 / 05 de febrero de 2016

El Gobierno Municipal de La Paz presentó hoy las nuevas tarifas para la modalidad minibuses, que comenzarían a aplicarse a partir del lunes 22 de febrero si los choferes se comprometen a cumplir cinco requisitos. Para ello dividió la mancha urbana en dos al norte y sur. La tarifa plana circular dentro de las dos áreas es de Bs 2.00, mientras que definió una extra larga de Bs.2,60 para los usuarios que se trasladen entre ambas.

ANEXO Nº 2

Nota de prensa

Matutino: Pagina Siete/ La Paz

Fecha : 26 de febrero de 2018

CHOFERES SINDICALIZADOS HICIERON 15 PAROS CONTRA EL PUMA EN 4 AÑOS

Minibuses “tienen los días contados” a menos que cambien su paradigma de trabajo para satisfacer la demanda del 80% de los paceños que usa ese transporte.



Desde la implementación del bus municipal Puma Katari, hace cuatro años, los choferes sindicalizados realizaron 15 paros en la sede de Gobierno. Y todas esas veces hubo marchas, bloqueos, violencia, perjuicio y repudio de la población. Aunque los minibuses llegan ya a 20.000, “tienen los días contados” a menos que cambien su paradigma de trabajo para satisfacer la demanda de movilidad del 80% de los paceños que usa el transporte tradicional.

El blanco de las protestas de los choferes es el Puma Katari, que el viernes celebró cuatro años de trabajo en La Paz con miras a seguir creciendo con más buses y rutas. Los transportistas, organizados en fuertes sindicatos, argumentan que el bus municipal les representa una “competencia desleal que va a originar su relocalización”. Y acatando las decisiones de sus dirigentes marchan, paran, bloquean.

ANEXO Nº 3 Nota de prensa

Matutino: Pagina Siete/ La Paz
Fecha : 5 de marzo de 2016

Minibuses con restricción de día reforzarán transporte nocturno

La cantidad de permisos y de vehículos se decidirá de acuerdo a la línea, la ruta y la demanda de pasajeros. Los “minis” autorizados trabajaran desde las 18:00



Para cubrir la falta de transporte público en las laderas, la comuna autorizará la circulación nocturna de los minibuses que tengan restricción durante el día. El alcalde Revilla prevé que a partir del lunes entren en vigencia las autorizaciones que se darán a los choferes.

"Ojalá el día lunes ya, estamos trabajando para que así sea, tengamos la presencia de los vehículos restringidos en la noche y eso va a cubrir esta gran demanda que tenemos en horario nocturno", dijo la autoridad edil.

Desde la implementación de la nueva escala tarifaria para la eliminación del trameaje y mejora del servicio de transporte, hace 14 días, la población a denunciado el colapso del servicio nocturno. Faltan vehículos que lleven pasajeros del centro a las laderas y crecen las filas.

ANEXO Nº 4 Nota de prensa

Matutino: La Razón / La Paz
Fecha : 29 de marzo de 2016

Desde mañana operarán 34 líneas de transporte nocturno en La Paz

Servicio. En el cuadro de abajo conozca donde esperar el coche del servicio público

La Razón (Edición Impresa) / Jorge Quispe / La Paz

03:00 / 29 de marzo de 2016

Desde el miércoles por la noche, 34 nuevas líneas —desde 500 hasta 534— prestarán el servicio de transporte público nocturno en La Paz en igual número de paradas en el centro. Hasta hoy, los interesados pueden registrarse en sus organizaciones.

Las nuevas líneas trabajarán de 19.00 a 23.00 y sus recorridos fueron consensuados con las federaciones departamentales de choferes sindicalizados (1ro de Mayo y La Paz) transporte libre y cooperativizado, informó ayer por la tarde el secretario municipal de Movilidad, Transporte y Vialidad, Ramiro Burgos.

El pasaje es de Bs 2 dentro de cada una de las dos áreas en las que fue dividida La Paz, Bs 2,60 si se atraviesa de un sector al otro y el pasaje nocturno a partir de las 20.30 es de Bs 2,20 y Bs 2,80.

La habilitación de estas líneas fue adoptada por el gobierno local para cubrir el déficit del servicio en las noches, ocasionado por el repliegue de los choferes. Hay casos en los que las paradas momentáneas —donde los usuarios hacen largas filas todas las noches— se mantendrán, como el caso de la avenida Mariscal Santa Cruz y Almirante Grau, donde los vecinos que viven en Alto Tacagua y Villa Nuevo Potosí esperan vehículos para retornar a sus domicilios.

PARADA MOMENTÁNEA ACTUAL	ZONAS DE DESTINO	NUEVA PARADA MOMENTÁNEA
1 Mariscal Santa Cruz y Almirante Grau	Alto Tacagua, 3 de Mayo	Almirante Grau, entre Mariscal Santa Cruz y Murillo
2 Mariscal Santa Cruz y Almirante Grau	Villa Nuevo Potosí	Almirante Grau, entre Mariscal Santa Cruz y Murillo
3 Yanacocha y Comercio	Villa Pabón	Dolón, entre Mariscal Santa Cruz y Camacho
4 Yanacocha y Comercio	Villa Pabón	Dolón, entre Mariscal Santa Cruz y Camacho
5 Antes del ingreso túnel San Francisco	Chamco Chico (Faro Murillo)	Genaro Sanjinés, entre Potosí y calle Honda
6 Av. de las Américas y Rurrenabaque	Villa Fátima, Chapuma, 1ª Taca, Zona Delicias Central	Estadio, Radio Club La Paz
7 Av. de las Américas y Rurrenabaque	Barrio Ferroviario (pasa por Chapuma) c/ Gregorio Mendoza	Estadio, Radio Club La Paz
8 Manco Kápac esq. plaza Eguino	Periférica, Alto 27 de Mayo	Viacha y Manco Kápac
9 Manco Kápac esq. plaza Eguino	Periférica, Urkupiña	Viacha y Manco Kápac
10 Manco Kápac esq. plaza Eguino	Periférica, 3 de Mayo	Viacha y Manco Kápac
11 Manco Kápac esq. plaza Eguino	Periférica, 3 de Mayo	Viacha y Manco Kápac
12 Av. Montes y Bozo	Alto Obrajes, Cuarto Centenario	Montes y Bozo, carril de bajada
13 Av. Montes y Bozo	Alto Obrajes, Cuarto Centenario	Montes y Bozo, carril de bajada
14 Av. Perú e Independencia	Vino Tinto, Tacachi	Montes TAM, carril de subida
15 Manco Kápac y Pucarani	Vino Tinto, Viviendas 18 de Mayo	Montes TAM, carril de subida
16 Plaza Eguino	Vino Tinto, 7 Enanos	Montes TAM, carril de subida
17 Plaza Eduardo Urquieta	Ciudadela, San Martín, San Pedro, San Lorenzo	Av. Montes TAM, carril de subida
18 Plaza Eduardo Urquieta	Achacicala, Las Nieves	Pérez Velasco, entre Yanacocha y Genaro Sanjinés
19 Plaza Eduardo Urquieta	Panticirca	Plaza Urquieta
20 Pampahasi, altura Samapa	Urbanización Cosmos	Calle Oruro, entre Mariscal Santa Cruz y Murillo
21 Plaza del Estudiante	Alto San Pedro, Tembladerani hasta Cotahuma	Plaza del Estudiante (Min. de Salud) y México
22 Pérez Velasco y Sagárnaga	Alto San Pedro	Mariscal Santa Cruz, entre Sagárnaga y Cochabamba
23 Yanacocha y Comercio	Alto Santiago de Lacaya	Plaza Eguino y Manco Kápac
24 Yanacocha y Comercio	Segundo Crucero, Periférica, Alto Las Delicias	Socabaya y Mariscal Santa Cruz
25 Yanacocha y Comercio	Segundo Crucero, Periférica, Alto Calvario Norte	Socabaya y Mariscal Santa Cruz
26 Yanacocha y Comercio	Segundo Crucero, Periférica, Rosasani Sector B	Socabaya y Mariscal Santa Cruz
27 Plaza Eguino	Alto Tejar, El Tejar	Plaza Eguino, entre Illampu y Cardozo
28 Plaza Garita de Lima	Tembladerani, 8 de Diciembre y Jinchupalla	Plaza Garita de Lima, entre Max Paredes y Nataniel A.
29 Plaza Garita de Lima	La Portada y Mariscal Santa Cruz	Plaza Garita de Lima, entre Tumusla y Max Paredes
30 Estadio Hernando Siles, altura BancoSol	Alto Miraflores c/ Pedro Tarifa (Cuartel Comunicaciones)	Plaza Isabel La Católica y Pedro Salazar
31 Estadio Hernando Siles, altura BancoSol	Barrio Petrolero, Unión Catalina	Plaza Isabel La Católica y Pedro Salazar
32 Chorolque y Buenos Aires	Bajo Llojeta, Rotonda San Andrés	Chorolque y Buenos Aires
33 Chorolque y Buenos Aires	Inka Llojeta c/ Raúl Salmón (cerca Parada Pk)	Chorolque y Buenos Aires
34 Av. Montes y Uruguay	Las Lomas Mario Mercado esquina final Buenos Aires	Mcal. Sta Cruz Socabaya (U. Sagrados Corazones)

Pero, por ejemplo, pobladores de Villa Salomé ya no esperarán otro minibús en el sector de la planta de **Samapa**, sino en la calle Oruro esq. Murillo para llegar hasta su destino. Pobladores de Villa Pabón que formaban fila en la Comercio y Yanacocha deberán dirigirse desde el miércoles a la esquina Colón y Mariscal Santa Cruz. Quienes viven en Vño Tinto y esperaban minibuses en la avenida Manco Kápac, ahora deberán hacerlo en la Montes y Bozo.

Ayer, por otro lado, cerca de un centenar de representantes del Distrito 14 —villas Copacabana y San Antonio— bloquearon por unas tres horas, ocasionando un enorme perjuicio, los puentes Pasoskanki, Paraguay y Mariscal Braun.