

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB No. 1126/02

MONOGRAFÍA

Para optar al título Académico de Licenciado en Derecho
“EL DERECHO DE VÍA Y SU IMPORTANCIA EN LA RED VIAL
FUNDAMENTAL EN EL ESTADO BOLIVIANO”

Institución: Administradora Boliviana de
Carreteras (ABC)

Postulante: Gloria Yrene Merma Blanco

La Paz – Bolivia

2011

DEDICATORIA

El presente trabajo es dedicado a todas las personas que me apoyaron y me ilustraron a encaminar el tema de investigación, a mi familia que me apoyo incondicionalmente, a los compañeros de trabajo de la Administradora Boliviana de Carreteras y a todos los profesionales de la Dirección Jurídica ya que ellos me acogieron como a una familia y me enseñaron a trabajar con honradez y dedicación llegando a adquirir conocimientos precisos y necesarios para poder realizar el tema de investigación.

AGRADECIMIENTO.

A Dios por que con su luz y amor calido me apoyo tanto espiritual como moralmente y me guió para elaborar el presente trabajo, en segundo lugar agradezco a mis padres que con su cariño incondicional me apoyaron a encaminar y ha formarme profesionalmente, a mis hermanos que con su aliento me estimularon a terminar la carrera con el único propósito, de ser útil a la sociedad.

ÍNDICE GENERAL

Dedicatoria	
Agradecimiento	
Índice	
Prólogo	
Introducción.	

CAPITULO I

EL DERECHO DE VÍA Y SU IMPORTANCIA EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL

I.1.- Antecedentes Generales.....	1
I.1.1.- Origen y Naturaleza Jurídica.....	1
I.1.1.1.- Servicio Cooperativo Boliviano – Americano de Caminos “SCBAC”.....	3
I.1.1.2.- Transferencia del SCBAC al Gobierno de Bolivia y Creación del Servicio Nacional de Caminos “SNC”.....	5
I.1.1.3.- Proceso de Descentralización del Servicio Nacional de Caminos y Constitución del SNC – Institucionalizado.....	7
I.1.1.4.- Liquidación del Servicio Nacional de Caminos.....	10
I.1.1.5.- Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC.....	11
I.2.- Concepto de Bienes de Dominio Público.....	12
I.2.1.- Concepto de Derecho Propietario.....	14
I.2.1.1.- Función Social.....	15
I.2.1.2.- Función Económica Social.....	17
I.2.2.- Limitaciones Legales de la Propiedad.....	18
I.2.2.1.- Limitaciones Legales en Interés Público.....	18
I.2.2.2.- Limitaciones Legales en Interés Privado.....	19
I.2.3.- Bienes del Estado.....	19
I.2.3.1.- Bienes de Dominio Público.....	20
a) Bienes afectados al fomento de la riqueza nacional.....	21
b) Bienes afectados al uso público.....	21
c) Bienes afectados al espacio público.....	21
I.2.3.2.- Bienes de Dominio Privado.....	21
I.2.4.- Dominialidad.....	22

I.2.5.- Las Carreteras como Bienes del Estado.....	23
I.2.5.1.- Función Social de las Carreteras.....	24
I.2.5.2.- Función Económica de las Carreteras.....	24
I.2.5.3.- Función Estratégica de las Carreteras.....	25
I.2.6.- Concepto de Servidumbre Pública.....	25
I.2.6.1.- Clases de Servidumbre.....	26
a) De Paso.....	26
b) Acueducto.....	27
c) Indemnización.....	28
I.2.7.- Concepto de Expropiación.....	29
I.2.7.1.- Utilidad Pública.....	30
I.2.7.2.- Indemnización.....	31
I.3.- El Derecho de Vía como Bien de Dominio Público.....	32
I.3.1.- La Red Vial Fundamental.....	32
I.3.2.- Concepto de Derecho de Vía en las Carreteras.....	33
I.3.3.- Conservación del Derecho de Vía.....	34
I.3.4.- Elementos Funcionales del Derecho de Vía.....	35
I.3.4.1.- Arcen.....	35
I.3.4.2.- Calzada o Faja de Rodadura.....	36
I.3.4.3.- La Berma.....	38
I.3.4.4.- Zona de Afectación.....	38
I.3.5.- Clases del Derecho de Vía.....	39
I.3.5.1.- Instalaciones Marginales.....	39
I.3.5.2.- Servicios a usuarios.....	40
I.3.5.3.- Señales informativas.....	40
I.3.5.4.- Accesos.....	40
I.3.5.5.- Vallas publicitarias.....	40
I.3.6.- Modalidades de Liberación en el Derecho de Vía.....	42
I.3.6.1.- Por Expropiación.....	42
I.3.6.2.- Por Compensación.....	43
I.3.6.3.- Por Indemnización.....	44

CAPITULO II
NATURALEZA JURÍDICA DEL DERECHO DE VÍA

II.1.- Derecho de Vía como Propiedad Pública Accesoría.....	45
II.2.- Derecho de Vía como Servidumbre Administrativa.....	46
II.3.- Derecho de Vía como Derecho Personal.....	48

CAPITULO III
APLICACIÓN DE LA NORMATIVA LEGAL JURÍDICA
REGULATORIA EN EL DERECHO DE VÍA

III.1.- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia de Fecha 07 de Febrero de 2009.....	49
III.2.- Código Civil – Decreto Ley 12760 de fecha 6 de Agosto de 1975.....	50
III.3.- Ley No. 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras de fecha 27 de octubre de 2006.....	51
III.4.- Decreto Reglamentario a la Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras No. 28946 de fecha 25 de Noviembre de 2006.....	52
III.5.- Decreto Supremo No. 25134 de fecha 31 de agosto de 1998, Sistema Nacional de Carreteras.....	55
III.6.- Disposiciones Administrativas de la Administradora Boliviana de Carreteras.....	57
III.7.- El Derecho de Vía en las Legislaciones Latinoamericanas.....	58
III.7.1.- Legislación Peruana.....	58
III.7.2.- Legislación Venezolana.....	58
III.7.3.- Legislación Colombiana.....	59
III.7.4.- Legislación Chilena.....	60
III.7.5.- Análisis de la Comparación Legislativa.....	61

CAPITULO IV
IMPORTANCIA DEL DERECHO DE VÍA
CON LOS SERVICIOS PÚBLICOS

IV.1.- Expropiaciones.....	62
IV.2.- Actividades relacionadas al Medio Ambiente.....	64
IV.3.- Aspectos en Hidrocarburos.....	65
IV.4.- Saneamiento Agrario.....	69
IV.5.- Aplicación en materia Minera.....	70
IV.6.- Servicios de Telecomunicaciones.....	72
IV.7.- Servicio de Agua Potable y Alcantarillado.....	73
IV.8.- Servicios de Energía Eléctrica.....	76

CAPITULO V
LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS COMO ENTE
ADMINISTRADOR PÚBLICO DEL DERECHO DE VÍA.

V.1.- Misión de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).....	80
V.2.- Atribuciones de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).....	80
V.3.- Estructura de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).....	83
V.3.1.- Funciones del Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).....	84
V.3.2.- Funciones del Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).....	84

CAPITULO VI
CONCLUSIONES GENERALES

VI.1.- Conclusión.....	85
IV.2.- Recomendaciones.....	87
BIBLIOGRAFÍA.....	89
ANEXOS	

PRÓLOGO

La Egresada de la Carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Gloria Yrene Merma Blanco, ha realizado satisfactoriamente su Trabajo Dirigido para la obtención de su Licenciatura en Derecho, en la Dirección Jurídica de la Administradora Boliviana de Carreteras ABC, a cargo de la Dra. Isabel Ortuño Ibáñez, en la que desempeño actividades relacionadas al Área Jurídica Administrativa coadyuvando en la elaboración de Contratos de consultoría, Contratos de obras, Contratos de servicio, Convenios, así también realizo la revisión de fondo y forma de todos los Contratos para su respectiva protocolización, Convenios, Resoluciones Administrativas y Resoluciones de Directorio entre otros, realizando también los respectivos seguimientos de las acciones legales (procesos) ya sean con empresas contratadas o consultores.

Uno de los principales problemas hablando en especial, es la carretera siendo que al momento de la liberación del Derecho de Vía, se da la existencia de asentamientos ya sean legales o ilegales que perjudican el avance de las obras, son procesos en los cuales la defensa de los bienes de dominio publico se hace a veces muy difícil en razón a la mentalidad de los administradores de justicia, existiendo un desconocimiento sobre el Derecho de Vía como bien de dominio publico, aspecto esencial en que la Administradora Boliviana de Carreteras tropieza.

En Bolivia hay que reconocer que no existe una norma de Derecho de Vía, ni personal que se especialicen en el tema, ni autores que se hayan dedicado a estudiarlos de manera profunda, aislada e independiente, en nuestra legislación, si bien existen normas constitucionales que se han referido al tema, las mismas no son suficientes pues no establecen con absoluta claridad que es el Derecho de Vía y cuales son los mecanismos e instrumentos que se deben observar, encontrándose deficiencias y dificultades que han sido observadas por la

egresada durante su permanencia en la Dirección Jurídica de la Administradora Boliviana de Carreteras, han motivado al mismo a incursionar en el campo de la investigación sobre esta problemática, proponiéndonos a establecer una nueva norma que establezca las necesidades de la unidad que si bien existe dentro de la Administradora Boliviana de Carreteras, es necesario conocerlo e interpretarlo, esta inquietud debe llevar a motivar a docentes, estudiantes y abogados a investigar, profundizar y en ampliar el tema propuesto.

INTRODUCCIÓN.

Uno de los obstáculos que tiene Bolivia para su desarrollo económico, es la pobre Red Vial Fundamental siendo esta una preocupación vital, que se debe tener en cuenta en nuestro medio de vida, estableciendo objetivos de los cuales el país tenga una adecuada red de carreteras que apoye al desarrollo de la economía y producción siendo que las políticas y estrategias que ha seguido el país en los últimos 30 años no han conducido a lograr este objetivo, a pesar de los recursos que se ha empleado y utilizado.

Desde el punto de vista, el sistema de transportes del Estado Plurinacional de Bolivia comprende varios sistemas como ser: Ferroviario, Carretero, Acuático, Aéreo y al sistema de ductos que transportan productos derivados de petróleo ya que tiene un papel muy importante en el desarrollo de la economía siendo un factor crítico en el desarrollo de los sectores productivos, así los elevados costos de transporte, son un obstáculo para el desarrollo de la agricultura y la industria.

El transporte carretero mueve la mayor parte de los pasajeros ofreciendo altos costos de transporte, a causa de las pobres características y las malas condiciones del mal mantenimiento de la red vial de carreteras, ofreciendo así altos costos de transporte, especialmente para la agricultura y la industria nacional, lo cual significa seguir siendo un país subdesarrollado.

Las políticas de transporte son un problema constante en el desarrollo del transporte en Bolivia, ha sido el fuerte deseo de llegar a la insistencia de tratar de hacer demasiado con muy poco, los modos ferroviarios, carretero y aéreo han luchado amargamente en el pasado por aumentar su parte en el presupuesto; así también lo han hecho los nueve departamentos del país, financieramente es imposible desarrollar un eficiente sistema de transportes que cubra todo el territorio Boliviano.

Los gobiernos siempre han sucumbido a la estrategia de disipación, como resultado de la presión de regiones, instituciones y grupos con intereses creados en torno a los proyectos, pero el presupuesto es cada vez más inadecuado y las necesidades aun más urgentes ahora hay una razón para una estrategia basada exclusivamente en el crecimiento económico, siendo una prioridad en el desarrollo de la economía el rebajar el costo de transporte por ello se consigue mejorar el actual sistema de transportes, que como hemos visto es deficiente, por otro lado, para llegar al desarrollo de las extensas zonas aun no explotadas, es necesario liberar nuevas vías de transporte para la intercomunicación y desarrollo de las regiones, debiéndose usar eficientemente los escasos recursos que tenemos para tener el mayor impacto sobre la economía y al más corto plazo.

Bolivia usa una parte significativa de su inversión pública en la construcción, mantenimiento e infraestructura de las carreteras, pero la estrategia aplicada no ha sido la mas acertada, puesto que el país ha avanzado poco en la consecución de una adecuada red de transportes toda vez que la inversión en carreteras ha estado dirigida a la construcción de carreteras pavimentadas, con un resultado nada satisfactorio, puesto que se ha concentrado la inversión en pocos kilómetros y se ha descuidado el conjunto de la Red Vial Fundamental.

Disponer de una red de carreteras en buenas condiciones, aunque en su mayor parte sea de superficie de ripio, tiene un gran beneficio social para el país, no olvidemos que la creación del Servicio Nacional de Caminos del año 1955, significo un gran avance económico y de integración, porque posibilito el mejoramiento a bajo costo de la red de carreteras de tierra que existía, siendo el transporte carretero viable en el país.

Con ese principio y base de administración adecuada de las carreteras se llevo a transferir y liquidar el Servicio Nacional de Caminos (SNC) mediante Ley No. 3506 de 27 de octubre de 2006 creándose así la Administradora Boliviana de Carreteras

(ABC) mediante Ley No. 3507 del 27 octubre de 2006, cuya función esencial es la Planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, constituida como una entidad de derecho publico, autarquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica y financiera de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Publicas, Servicio y Vivienda.

Para ello la Administradora Boliviana de Carreteras, en cumplimiento a la Ley No. 3507 se encuentra encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental y de acuerdo al Artículo 24 del Decreto Supremo No. 28946 es responsable de la administración de los terrenos ocupados por las carreteras y del Derecho de Vía que es propiedad del Estado.

Uno de los tropiezos más grandes que tiene la Administradora Boliviana de Carreteras al momento de liberar el Derecho de Vía son las dificultades que se ven referente a los bienes privados ya sean personas naturales o jurídicas que atraviesan las carreteras, como ser: Tendidos de líneas eléctricas, telegráficas y telefónicas, fibra óptica y ductos de importancia económica y social, son problemas que la misma entidad no puede resolver al momento de liberar la carretera, para explicar el principal problema del Derecho de Vía, citaremos el Decreto Supremo No. 25134 del Sistema Nacional de Carreteras, en su Titulo III Art. 10 del Derecho de Vía afirmando que son propiedad del Estado las carreteras y su zona de afectación, pero contrasta con el Art. 11 del mismo Decreto que aun que habiendo sido derogado ha sido también inscrito en el Decreto Supremo No. 28946, a partir de este marco se puede corregir que dentro del Derecho de Vía hay persona con derecho propietario y consolidado en Derechos Reales, este artículo ha ocasionado problemas si en esa zona se debe hacer expropiación, entonces entraríamos en conflicto con los propietarios.

Identificado nuestro objeto de investigación el Derecho de Vía en si mismo es un poco ambigua en realidad carece de un sistema de gestión de Derecho de Vía

para la Red Vial Fundamental en función a esta carencia o falencia, se vio la necesidad de establecer una norma que diseñe un sistema de gestión sobre el Derecho de Vía en la Red Vial Fundamental que permita planificar, liberar, administrar y proteger el Derecho de Vía y establecer claramente que las carreteras se constituyen en un bien publico, señalando que es y como se realiza la liberación del Derecho de Vía y cuales son sus efectos jurídicos, a partir de ahí se puede adecuar, responder y normar los requerimientos exigidos ya sean nacionales e internacionales en materia de infraestructura vial, buscando el desarrollo económico, productivo y social de Bolivia, ya que el interés social prevalece sobre el interés particular siendo estos bienes del Estado que constituyen el patrimonio de todos los Bolivianos.

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN MONOGRÁFICA

1.- ELECCIÓN DEL TEMA.

EL DERECHO DE VÍA Y SU IMPORTANCIA EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL EN EL ESTADO BOLIVIANO

2.- FUNDAMENTACIÓN DEL TEMA.

En la actualidad la Red Vial Fundamental constituye la integración inter-departamental de comunicación de transporte terrestre, es por esa razón que el Derecho de Vía establece el uso, la liberación, estudio, construcción, mejoramiento y mantenimiento de las vías de comunicación terrestre construidas y por construir ya sean estas por Cooperación Internacional o Nacional, mediante el cual el Estado administra por medio de instituciones encargadas de controlar, supervisar y fiscalizar las obras en beneficio y desarrollo de la sociedad.

Por el transcurso del tiempo el Derecho de Vía instauro el desarrollo integral de la infraestructura vial, el mismo adquiere nuevos derechos que permiten la rehabilitación, mantenimiento, ampliación y construcción de nuevas carreteras y caminos que beneficien al desarrollo económico de cada región, dándose de esta forma el crecimiento económico de la sociedad.

Uno de los tropiezos más grandes que tiene la Administradora Boliviana de Carreteras al momento de liberar (recuperar) el Derecho de Vía son las dificultades que se ven referente a los bienes privados ya sean personas naturales o jurídicas que atraviesan las carreteras, como ser; tendidos de líneas eléctricas, telegráficas y telefónicas, fibra óptica, ductos y cableados de muy diversa naturaleza y de importancia económica y social, son problemas que la misma entidad no puede resolver, para explicar el principal problema del Derecho de Vía,

citaremos el Decreto Supremo No. 25134, en su Título 3 Art. 10 del D.D.V. afirmando que son propiedad del Estado las carreteras y su zona de afectación, pero contrasta con el Art. 11 del mismo Decreto que aun que habiendo sido derogado ha sido también inscrito en el Decreto Supremo No. 28946, a partir de este marco se puede corregir que dentro del Derecho de Vía hay persona con derecho propietario y consolidado en Derechos Reales, este artículo ha ocasionado problemas si en esa zona se debe hacer expropiación, entonces entraríamos en conflicto con los propietarios.

En ese sentido, se ve la necesidad de crear una norma específica sobre el Derecho de Vía, que establezca claramente que las carreteras se constituyen en un bien publico, señalando que es y como se realiza la liberación del Derecho de Vía y cuales son sus efectos jurídicos, a partir de ahí se puede adecuar responder y normar los requerimientos exigidos ya sean nacionales e internacionales en materia de infraestructura vial, siempre y cuando la norma persiga el desarrollo nacional de todos los bolivianos, ya que el interés social prevalece sobre el interés particular siendo estos bienes del Estado, como ser de dominio publico los que constituyen el patrimonio social para el desarrollo económico del Estado.

3.- DELIMITACIÓN DEL TEMA.

3.1.- Delimitación Temática.

El tema de investigación será referido al Derecho de Vía como objeto de estudio del Derecho Público determinando sus alcances e importancia.

3.2.- Delimitación Temporal.

La delimitación temporal abarca el periodo 2006 - 2010 fecha de creación de la Administradora Boliviana Carreteras e Implementación del nuevo concepto del Derecho de Vía.

3.3.- Delimitación Espacial.

Nos limitaremos a estudiar nuestro tema en la ciudad de La Paz Provincia Murillo cede central de la “Administradora Boliviana de Carreteras” (ABC).

4.- BALANCE DE LA CUESTIÓN.-

4.1.- Marco Teórico.

El presente trabajo de investigación tendrá como corriente teórica el Derecho Comparado para llegar a confrontar una nueva norma en la cual se pueda utilizar y aplicar el Derecho de Vía, como un instrumento que pueda favorecer al Estado Plurinacional de Bolivia.

Se utilizara los conceptos de la “Teoría positivista del Derecho” que considerara al Derecho como un instrumento de orden social y económico por medio de un esfuerzo conciente y deliberado de la civilización.

Esta corriente nos va ayudar a entender y profundizar sobre el tema, analizando así el régimen jurídico del Derecho de Vía.

4.2.- Marco Histórico.

Se cree que los primeros caminos fueron creados a partir del paso de los animales mientras las tribus nómadas recorrían las regiones en busca de alimentos por medio de senderos, posteriormente cuando esos grupos se volvieron sedentarios; los caminos peatonales tuvieron finalidades, comerciales (trueque).

Una de las grandes impulsadoras de la evolución vial fue la civilización romana, el aumento y tamaño de las poblaciones en las ciudades de las primeras civilizaciones y la necesidad de comunicación con otras regiones se tornó necesaria para hacer llegar suministros alimentarios, es allí donde surgen las carreteras ya que fueron los primeros signos de una civilización avanzada de dominio publico.

A medida que el Imperio se va extendiendo, la administración adoptó el mismo esquema en las nuevas provincias, en su apogeo, la principal red de carreteras romanas llegará a tener aproximadamente 100.000 km. Los comerciantes romanos vieron rápidamente el interés de tales ejes, a diferencia de otras civilizaciones del Mediterráneo que habían basado su desarrollo casi exclusivamente en sus puertos, ellos utilizarán su red de vías en paralelo con su flota comercial, esto fomentará los intercambios con el interior del continente y será el origen de su rápida expansión, las regiones enteras se especializarán y comerciarán entre ellas (vino, aceite, cereales y otros productos alimenticios).¹

Por el Transcurso del tiempo la Republica de Bolivia ahora Estado Plurinacional de Bolivia reconoce la noción de interés publico como fundamento de la dominialidad, en fecha 14 de Marzo de 1951 y el 6 de noviembre de 1953, los Gobiernos de Bolivia y Estados Unidos de Norte América suscribieron Convenios para la Cooperación Técnica y Asistencia Económica entre ambos en los cuales el 03 de agosto de 1955 ambos Gobiernos suscribieron un Convenio especifico para llevar a cabo un programa operativo en el campo de mejoramiento de Carreteras estableciendo el “Servicio Cooperativo Boliviano – Americano de Caminos” (SCBAC) el cual asumió la responsabilidad de mejorar y conservar 1.948 Km. de caminos en Bolivia.

Posteriormente el 24 de febrero de 1961 el Gobierno de Bolivia dicto la Resolución Suprema No. 101676 aprobando el Convenio suscrito el 07 de enero de 1961 que transfiere el (SCBAC) al Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones, disponiendo la creación del Servicio Nacional de Caminos (SNC) unificándose mediante Decreto Supremo No. 06684 para el Estudio, Construcción, Mejoramiento, Conservación y Administración de la Red Caminera en Bolivia como bien de dominio publico, mediante Ley No. 2064 de 03 de abril de 2000 se

¹ Pagina Web: <http://www.arqhys.com/.../carreteras-historia.html>

establece el nuevo marco institucional del SNC para administrar la Red Vial Fundamental, posteriormente el 29 de septiembre de 2001 mediante D.S. No. 26336 se establece el marco de la estructura y competencia del SNC.

Mediante Liquidación del Servicio Nacional de Caminos se crea la Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006, fecha de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) como una entidad de derecho publico autárquico con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía de gestión, Técnica, Administrativa Económica y Financiera, encargada de Planificar y Administrar la Red Vial Fundamental actuando en representación del Estado Plurinacional de Bolivia.²

Se puede evidenciar en la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en su cuerpo legal establecido en su Artículo 298 que son competencias privativas del nivel central del Estado, inc 9) La planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Vial Fundamental.³

4.3.- Marco Conceptual.

4.3.1.- La Propiedad.

Proviene del termino latino *proprietas* que a su vez deriva de *proprium* que significa lo que pertenece a una persona o es propio, son atributos que confiere el derecho de propiedad a su titular propietario. ⁴

En el Código Civil en su articulo 105 señala que: “La propiedad es un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa y debe ejercerse en forma

² Administradora Boliviana de Carreteras, Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo>

³ Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, aprobado mediante referéndum del 25 de enero del 2009 y promulgada el 7 de febrero del 2009, Art. 298 Numeral 9.

⁴ Luís Rodolfo Arguello, Derecho Romano Pág. 218.

compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico”.⁵

4.3.2.- Los Bienes.

En principio, el término “bien” etimológicamente viene de la voz latina *bonum* que significa felicidad, bienestar, para otros la palabra bienes procede del verbo *beo as are*, que Plauto emplea en el sentido de hacer feliz; Horacio en el de enriquecer, Terencio en el de causar placer, y Ulpiano en el de aprovechar poniendo de relieve su etimología y el valor calificativo de la utilidad. Bien es todo lo que produce un rendimiento económico o pecuniario y es susceptible de apropiación por los particulares, como consecuencia de ello, el hombre alcanza el bienestar, la felicidad, la bonanza la holgura lo cual determina un lugar en el Status de la sociedad.⁶

4. 3.3.- Bienes de Dominio del Estado.

Es el conjunto de bienes de toda clase de derechos patrimoniales que dispone y que se encuentra destinado a asegurar directa e indirectamente el funcionamiento de los servicios públicos. El dominio del Estado se divide en dos clases uno de carácter público, referido a los bienes indispensables de utilidad pública y el otro de carácter privado a lo contrario solo recae sobre bienes que no pertenecen al dominio público.⁷

4.3.4.- Domanialidad.

Se usa esta expresión en un doble sentido, con referencia al derecho público, como la facultad inherente a la soberanía del Estado en relación a los derechos de la propiedad privada, para ejercer el dominio sobre todo el territorio de la nación y

⁵ Código Civil Boliviano, Ley 12760 de 6 de agosto de 1975, Art. 105.

⁶ Eugenio María Ramírez Cruz, Teoría General de Bienes y Posesión Pág. 133.

⁷ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Editorial Heliasta, Pág. 362

con referencia al derecho privado se lo emplea como equivalente al dominio útil que se posee sobre una cosa con el derecho de percibir sus frutos.⁸

En referencia a los gobiernos, generalmente usan el poder de la dominialidad, específicamente en la adquisición de bienes inmuebles necesarios para completar un proyecto público como por ejemplo una carretera, el dueño de la propiedad requerida es reticente a negociar el precio de su venta, ya que en muchas jurisdicciones el poder del dominio eminente está rebajado con el derecho a una compensación justa con respecto a la expropiación.

4.3.5.- Red Vial Fundamental.

La Red Vial Fundamental tiene como misión fundamental la integración nacional del país con el fin de contribuir al desarrollo económico y social del Estado, contando con los servicios de transporte terrestre eficiente, seguro y económico.⁹

Se puede considerar a la Red Vial fundamental, como toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes de tránsito, en un sentido más estricto se lo conoce como el conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país y éste con el resto de la región.

4.3.6.- Las Carreteras como Bienes del Estado.

Se lo conocen como zona de dominio público, a los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales; en dicha zona no se puede realizar ningún

⁸ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Editorial Heliasta, Pág. 362 y 363

⁹ Administradora Boliviana de Carreteras, Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo>

tipo de obra o instalaciones salvo que la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiera y previa autorización de la autoridad competente de la vía.

El Estado a través del Ente Vial debe liberar el área en la que se construirá o mejorara la carretera, considerando el ancho y la longitud de la misma, lo que se denomina Derecho de Vía, la cual dará lugar a que el Estado legalmente representado por la Entidad incremente su patrimonio con la transferencia de diversas propiedades.¹⁰

4.3.7.- Servidumbre.

La servidumbre es la denominación de un tipo de derecho real que limita el dominio de un predio denominado fundo sirviente en favor de las necesidades de otro llamado fundo dominante perteneciente a otra persona.¹¹

4.3.8.- Expropiación.

La expropiación se lo puede definir como “el desposeimiento o privación de la propiedad por causas de utilidad pública o interés preferente a cambio de una indemnización previa”¹²

La expropiación posee dos características, primera que la expropiación es una transferencia de carácter coactivo, lo que hace de ella una institución característica del Derecho Público que no puede ser asimilada a la compra venta prevista en el derecho privado; segundo que el expropiado tiene derecho a recibir a cambio una indemnización equivalente al valor económico de la cosa expropiada, lo que la diferencia de la confiscación.

¹⁰ Adriana Rosado De Quintanilla, Lecciones de Derechos Reales, Pág. 51 al 52.

¹¹ Manuel Osorio. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Pág. 917.

¹² Dr. Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual Tomo II, Pág. 160.

4.3.9.- Derecho de Vía.

El Derecho de Vía o bien de dominio publico del Estado Boliviano constituido por la franja de terreno a cada lado de la vía de 50,0 metros, medida en horizontal y/o perpendicularmente a partir del eje de la carretera, que se requiere para la Construcción, Conservación, Ampliación, Protección y en general para el uso adecuado de una vía de Comunicación Carretera y sus Servicios auxiliares. ¹³

El Estado haciendo uso del dominio publico tiene la facultad de usar, gozar y disponer, en cualquier forma el derecho propietario de una carretera o camino publico los elementos funcionales que obtuviere y las instalaciones asentadas en él, no estarán sujetas a servidumbre, el uso adecuado de la Red Vial Fundamental como vía general de comunicación del terreno será para Construir, Mantener, Ampliar, proteger y mejorar la Red Vial Fundamental en beneficio del interés social y no así particular.

4.4.- Marco jurídico.

4.4.1.- Marco jurídico regulatorio del Derecho de Vía.

- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia de Fecha 07 de Febrero de 2009.
- Código Civil – Decreto Ley 12760 de fecha 6 de Agosto de 1975.
- Ley No. 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras de fecha 27 de octubre de 2006.
- Decreto Reglamentario a la Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras No. 28946 de fecha 25 de Noviembre de 2006.

¹³ Administradora Boliviana de Carreteras, Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo>

- Decreto Supremo No. 25134 de fecha 21 de Agosto de 1998 Sistema Nacional de Carreteras.
- Disposiciones Administrativas de la Administradora Boliviana de Carreteras.

4.4.2.- Marco Jurídico Comparado.

- Legislación Peruana.
- Legislación Venezolana.
- Legislación Colombiana
- Legislación Chilena

5.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La necesidad de establecer un proyecto de Ley sobre la base del Reglamento del Derecho de Vía y su importancia en la Red Vial Fundamental del Estado Plurinacional de Bolivia.

6.- DEFINICIÓN DE OBJETIVOS.

6.1.- Objetivo General.

- Analizar el Derecho de Vía y su importancia en la Red Vial Fundamental en el Estado Boliviano.

6.2.- Objetivos Específicos.

- Examinar, las disposiciones legales sobre el Derecho de Vía.
- Determinar, la importancia del Derecho de Vía en la Red Vial Fundamental en el Estado Boliviano.
- Establecer, la necesidad de crear una norma que reglamente el Derecho de Vía.

7.- ESTRATEGIA METODOLOGICA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.

7.1.- Métodos de Investigación

7.1.1.- Método Analítico.

Este método será utilizado con el propósito de descubrir los elementos esenciales que conforman el tema de estudio, concretamente será esencial el análisis mental o lógico.

7.1.2.- Método Exegético.

Este método nos permitirá analizar el sentido exacto de las normas relacionadas al Derecho de Vía y al verdadero propósito que tuviera.

7.1.3.- Método Histórico.

Es conocido como el proceso y fenómeno del mundo material que tienen existencia real, concreta y su propia historia, que se encuentran sometidos al devenir histórico: surgimiento, desarrollo de nuevas corrientes, tendencias y su propia desaparición.

Este método estudia y evalúa de modo objetivo los antecedentes o hechos del pasado, causas y condiciones históricas en que surgió y desarrollo, un objeto o proceso, institución jurídica, norma, etc., tomando en cuenta el desarrollo social, económico, político y cultural.

7.2.- Técnicas de Investigación.

7.2.1.- Técnica Bibliografía.

Nos ayudara a registrar en fichas bibliograficas y utilización de páginas Web toda la información documental que se encontró del tema de investigación

CAPITULO I

EL DERECHO DE VÍA Y SU IMPORTANCIA EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL

I.1.- ANTECEDENTES GENERALES.

I.1.1.- Origen y Naturaleza Jurídica.

Los primeros signos de una civilización avanzada fueron las carreteras ya que el aumento, tamaño y densidad de las poblaciones en las ciudades de las primeras civilizaciones y la necesidad de comunicación con otras regiones se tornó necesaria para hacer llegar suministros alimenticios o transportarlos a otros consumidores, es allí donde surgen las carreteras.

Los mesopotámicos fueron uno de los primeros constructores de carreteras hacia el año 3500 a.c. le siguieron los Chinos, los cuales desarrollaron un sistema de carreteras en torno al siglo XI a.c. y construyeron la ruta de la Seda (la más larga del mundo) durante 2.000 años; los Incas de Sudamérica construyeron una avanzada red de caminos que no se consideran estrictamente carreteras, ya que la rueda no era conocida por los Incas.

Estas llamadas carreteras recorrían todos los Andes e incluían galerías cortadas en rocas sólidas, en el siglo I, el geógrafo griego Estrabón registró un sistema de carreteras que partían de la antigua Babilonia; los escritos de Heródoto, historiador griego del siglo V a.c., mencionan las vías construidas en Egipto para transportar los materiales con los que construyeron las pirámides y otras estructuras monumentales levantadas por los faraones. La vía Apia empezó a construirse alrededor del año 312 a.c. y la vía Faminia hacia el año 220 a.c. en la cumbre de su poder, el Imperio romano tenía un sistema de carreteras de unos 80.000km, consistente en 29 calzadas que partían de la ciudad de Roma, y una red que cubría todas las provincias conquistadas importantes, incluyendo Gran Bretaña, las conocidas calzadas romanas tenían un espesor de 90 a 120cm, y estaban

compuestas por tres capas de piedras organizadas cada vez más finas, con una capa de bloques de piedras encajadas en la parte superior.

Toda persona tenía derecho a usar las calzadas, según la ley romana, pero los responsables del mantenimiento eran los habitantes del distrito por el que pasaba, este sistema era eficaz para mantener las calzadas en buen estado mientras existiera una autoridad central que lo impusiera; con la ausencia de la autoridad central del Imperio romano durante la edad media (del siglo X al XV), el sistema de calzadas nacionales empezó a desaparecer.

El gobierno Francés instituyó un sistema para reforzar el trabajo local en las carreteras a mitad del siglo XVII y con este método construyó aproximadamente 24.000km de carreteras principales más o menos al mismo tiempo, el Parlamento instituyó un sistema de conceder franquicias a compañías privadas para el mantenimiento de las carreteras permitiendo a las compañías que cobraran un peaje o cuotas, por el uso de las mismas se hicieron perfeccionamientos en los métodos y técnicas de construcción de carreteras durante las tres primeras décadas del siglo XIX. Los ingenieros británicos, Thomas Telford y John Loudon McAdam, y un ingeniero francés de caminos, Pierre Marie Jérôme Trésaguet, fueron los responsables ya que el sistema de Telford implicaba cavar una zanja e instalar cimientos de roca pesada los cimientos se levantaba en el centro para que la carretera se inclinara hacia los bordes permitiendo el drenaje.

El ingeniero McAdam señalaba que la tierra bien drenada soportaría cualquier carga en el método de construcción de carreteras de McAdam, la capa final de piedra quebrada se colocaba directamente sobre un cimiento de tierra que se elevaba del terreno circundante para asegurarse de que el cimiento desaguaba, este sistema se adoptó en casi todas partes, sobre todo en Europa, sin embargo, los cimientos de tierra de las carreteras macadamizadas no pudieron soportar los camiones pesados que se utilizaron en la primera Guerra Mundial para construir

carreteras de carga pesada adoptándose así el sistema de Telford, ya que proporcionaba una mejor distribución de la carga en la carretera sobre el subsuelo y subyacente.¹⁴

I.1.1.1.- Servicio Cooperativo Boliviano – Americano de Caminos “SCBAC”.

El 14 de marzo de 1951 y el 6 de noviembre de 1953, los Gobiernos de Bolivia y de Estados Unidos de Norte América, suscribieron Convenios generales para la Cooperación Técnica y asistencia económica entre ambos, con base en los cuales, el 3 de agosto de 1955 ambos Gobiernos suscribieron un Convenio específico para llevar a cabo un Programa Cooperativo para el mejoramiento de Carreteras estableciendo el SERVICIO COOPERATIVO BOLIVIANO – AMERICANO DE CAMINOS (SCBAC) como entidad operativa para realizar el Programa de Cooperación.¹⁵

El SCBAC al momento de hacerse responsable de los caminos existentes en Bolivia, se percató que las mismas se caracterizan por una pobre preparación del lecho de la carretera, plataformas desiguales, ausencia de cunetas para el desagüe del agua pluvial excedente, curvas pronunciadas, mala conservación de las carreteras a causa de los derrumbes y arrastres de los caminos los mismos se ponían frecuentemente intransitables por varios meses durante la estación lluviosa.

Como resultado de las condiciones citadas, se tenía un bajo nivel de utilización de caminos, altos costos por fletes de transporte y un desgaste excesivamente alto de vehículos, los productos agrícolas de fácil descomposición, con frecuencia no

¹⁴ Pagina Web. [Http://www.arqhys.com/.../carreteras-historia.html](http://www.arqhys.com/.../carreteras-historia.html)

¹⁵ Ing. Oscar Espinosa García, Estrategias para la recuperación de las carreteras Pág. 20.

llegaban a los mercados durante la estación de lluvia por el bajo nivel de transporte, la producción agrícola de muchas regiones continuaba en un nivel muy bajo por la mala conservación de los caminos, emergían el regionalismo y el aislamiento aunque pareciese menos evidentemente eran de muchísima importancia para la gente afectada. El 10 de noviembre de 1955, se firmaron cinco Convenios de Proyecto estando cada uno de ellos trazado y destinado a resolver específicamente un problema:

- La demostración de métodos económicos y eficientes para la conservación y mejoramiento de los caminos.
- Demostrar a los funcionarios encargados de la construcción y conservación de los caminos, las economías y rendimientos que se puede lograr en la apertura y desarrollo de caminos por medio del planeamiento adecuado y conveniente dirección, ejecución de calidad, adhesión escrita a las normas y reglas de una supervisión de ingeniería sólida.
- Demostrar por medios de experiencia e investigaciones el uso apropiado de los suelos, tierras, rocas y otros materiales en la construcción y conservación de caminos.
- Demostrar el valor de la conservación y cuidado apropiado de los equipos, su empleo, reparación y adiestrar personal local de conservación de caminos en las prácticas necesarias para prologar la vida útil de los valiosos equipos de construcción y conservación.
- Proveer servicios de dirección coordinación y administración para el programa y realizar los objetivos más amplios del SCBAC.

Al inicio de las operaciones el SCBAC asumió la responsabilidad por la conservación y mejoramiento de 1,948km. de caminos los cuales serán administrados por el SCBAC, son las siguientes:

- La Paz – Achacachi
- La Paz – Unduavi – Chulumani – Irupana
- Unduavi – Coroico – Caranavi
- La Paz – Desaguadero
- La Paz – Oruro
- Panduro– Inquisivi
- Oruro – Cochabamba
- Cochabamba – Sacaba – Villa Tunari
- Oruro – Sucre
- Sucre – Epizana
- Sucre – Camiri – Cuevo
- Monteagudo – Huacareta
- Sucre – Potosí
- Potosí – Tarija
- Tarija – Villazon
- Tarija – Villamontes

En los documentos que dieron lugar a la administración de estos caminos, no se estableció de forma expresa, el ancho del Derecho de Vía, por lo que los colindantes con la vía respetaban un área convencional, de acuerdo a los requerimientos de la Entidad Vial encargada de los trabajos de mantenimiento.

I.1.1.2.- Transferencia del SCBAC al Gobierno de Bolivia y Creación del Servicio Nacional de Caminos “SNC”.

El 1 de junio de 1960, el SCBAC cumplió sustancialmente todos los objetivos establecidos por el programa de mejoramiento de carreteras, el Gobierno de Bolivia representado por el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones y el Gobierno de los Estados Unidos de América, representado por la Misión de Operaciones de los Estados Unidos en Bolivia (Denominado USOM), suscribieron

un Convenio de transferencia del personal local, equipos abastecimientos y suministros, responsabilidades y funciones del SCBAC al Gobierno de Bolivia, en conformidad a las disposiciones y condiciones contenidas en el citado Convenio.

Este Convenio debía entrar en vigor en la fecha en que fue firmado por todas las partes, lo cual sucedió en enero de 1961, por lo que se previo que como el Convenio que creo el SCBAC concluía el 01 de julio de 1960, el Convenio de Transferencia fue considerado retroactivo a dicha fecha para fines de transferencia y responsabilidades por las operaciones del SCBAC y todos los otros fines, con excepción de los balances de cuentas remanentes, la transferencia del Derecho de Propiedad sobre los bienes y el establecimiento de un inventario de transferencia de los equipos y de la administración de los caminos.

En los documentos de transferencia, no se especifica el ancho del Derecho de Vía de cada una de las carreteras transferidas, al comenzar el año 1960, el SCBAC realizaba el mantenimiento de aproximadamente 3,400Km. de carreteras, posteriormente el 24 de febrero de 1961, el Gobierno de Bolivia dicto la Resolución Suprema No. 101676, aprobando el Convenio suscrito el 07 de enero de 1961 entre los Gobiernos de Bolivia y Estados Unidos de América que transfieren el SERVICIO BOLIVIANO AMERICANO DE CAMINOS (SCBAC) al Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones. Asimismo dispone la creación del SERVICIO NACIONAL DE CAMINOS (SNC) como encargada de proseguir las labores camineras del país, manteniéndose la organización y personal de la entidad predecesora, la misma entidad creada constituía una dependencia Gubernamental Descentralizada dentro del Servicio de Obras Públicas.

El 21 de febrero de 1964, mediante Decreto Supremo No. 06684, se unifico el Servicio Nacional de Caminos realizando actividades de estudio, construcción mejoramiento, conservación y administración de la Red Caminera del Estado, a partir del 01 de marzo de 1964, se extinguió el Consejo Nacional de Caminos, la

Inspección General y las Jefaturas Departamentales de Caminos Vecinales, transfiriendo todos sus equipos, bienes y personal que se requiere al Servicio Nacional de Caminos.

I.1.1.3.- Proceso de Descentralización del Servicio Nacional de Caminos y Constitución del SNC – Institucionalizado.

Mediante Ley No. 2064 de 03 de abril de 2000, de reactivación económica, se establece el nuevo marco institucional del Servicio Nacional de Caminos, permitiendo adecuar su misión institucional según la Ley 1788 – LOPE, de 16 de septiembre de 1997, se volvió a encargar al Servicio Nacional de Caminos la Red Fundamental de Carreteras del país, el Decreto Supremo No. 25134 (Sistema Nacional de Carreteras) de 21 de agosto de 1998 establece la competencia sobre 11.858Km de carreteras, cambiándose en la nueva descentralización la ejecución del mantenimiento por administración directa, por la modalidad de contar con empresas privadas para la adjudicación de las obras, puesto que los servicios prefacturales continúan realizando el mantenimiento de la red departamental por administración directa, con el equipo que recibieron del Servicio Nacional de Caminos por efecto de la Ley de Descentralización Administrativa. El Decreto Supremo No. 26336 de 29 de septiembre de 2001, establece el marco de la estructura y competencia del Servicio Nacional de Caminos Institucionalizado.

El Servicio Nacional de Caminos nació como el Servicio Cooperativo Boliviano Americano de Caminos, que fue creado en 1955 con asistencia técnica y económica del Gobierno de Estados Unidos, a partir de 1964 cuando se terminó la asistencia técnica, se hizo cargo de la construcción, mejoramiento, mantenimiento y control de las carreteras del país, antes de 1955 el país tenía una rudimentaria red vial, compuesta por caminos hechos a mano y sin sistemas de drenaje, con la creación del Servicio Nacional de Caminos se comenzó a edificar la Red Vial Fundamental, mejorando los caminos existentes en el trazado y la sección

transversal, proveerles de drenaje e introducir las tareas de mantenimiento para tener una adecuada superficie de rodamiento, esto hizo posible la conexión expedita entre las principales ciudades de Bolivia por ejemplo si antes un viaje entre La Paz y Tarija se hacia en cinco a siete días, ahora se pudo hacer en 24 horas gracias a los caminos mejorados permitieron la entrada de servicios regulares de buses.¹⁶

Durante cierto tiempo el Servicio Nacional de Caminos fue una institución eficiente, porque tenia capacidad profesional, recursos financieros y equipo para realizar el mantenimiento, la capacidad profesional se basaba en su sistema de administración de personal, que permitía solamente tener funcionarios de carrera y en su independencia del Gobierno Central le permitió contar con personal experimentado y altamente calificado, se convirtió en una escuela para ingenieros viales en este periodo las características de su organización fueron las siguientes:

- Era un organismo descentralizado con autonomía técnico administrativa, existía la premisa de que la política debería estar fuera de la institución.
- Existía un sistema de promoción basado en la carrera profesional, se accedía a los puestos ejecutivos por meritos y experiencia.
- Existía una continua capacidad del personal.
- Se discutían permanentemente los problemas de las carreteras, a través de congresos, seminarios o encuentros de jefes y profesionales.
- Se premiaba la eficiencia, cada año se premiaba al distrito que mejor conservaba sus carreteras.

Gradualmente su eficiencia fue disminuyendo, primero porque la red a atenderse fue aumentando, ya que el equipo comenzó a disminuir por la falta de renovación

¹⁶ Ing. Oscar Espinosa García, Estrategias para la recuperación de las carreteras Pág. 20 al 22

y los recursos financieros se hicieron insuficientes para atender la gran cantidad de kilómetros de la red que tenía a su cargo, manteniéndose la capacidad profesional durante mucho tiempo, porque se respetaba la carrera profesional, al menos hasta el cargo de subdirectores, también el mantenimiento y el mejoramiento comenzaron a perder importancia frente a las grandes construcciones de carreteras, en las cuales estaban más interesados los gobiernos de turno.

Para corregir las deficiencias que tenía la provisión de mantenimiento, se realizó entre 1981 y 1986 el Proyecto de Mantenimiento de Carreteras que fue propiciado y financiado en parte por el Banco Mundial, en forma global, el proyecto estaba dirigido a expandir la capacidad del Servicio Nacional de Caminos para mantener las carreteras del país, la que se pensaba lograr en forma gradual comenzando con un programa piloto que abarcó los distritos del Servicio Nacional de Caminos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, posteriormente el mejoramiento del sistema de mantenimiento sería extendido a los demás distritos, a través de la preparación de un programa para todo el país, los objetivos del proyecto fueron: El desarrollo e introducción de métodos mejorados de mantenimiento, el fortalecimiento institucional del Servicio Nacional de Caminos y el entrenamiento del personal encargado del mantenimiento incluyendo también la adquisición de equipo, vehículos, repuestos y herramientas y la construcción de almacenes y maestranzas en este proyecto fueron diseñados un sistema de administración de mantenimiento (SAM) y un sistema de administración de equipos (SAE).¹⁷

El proyecto de mantenimiento no logró los resultados esperados, principalmente porque no se proveyeron con los fondos necesarios para ejecutar los programas elaborados con el SAM y también porque no recibió el apoyo de las autoridades gubernamentales. En 1993 se inició un segundo proyecto de mantenimiento,

¹⁷ Ing. Oscar Espinosa García, Estrategias para la recuperación de las carreteras Pág. 21

auspiciado también por el Banco Mundial, dirigido a rehabilitar casi 800Km de carreteras pavimentadas, que no tuvieron un adecuado mantenimiento y mejorar la superficie de otros 800Km de carreteras de grava y aplicar mantenimiento regular en todo el sistema, en gran medida se cumplieron los dos primeros objetivos, pero el tercero no se logró cumplir debido a la falta de fondos que tenían que ser provistos por el Gobierno.

I.1.1.4.- Liquidación del Servicio Nacional de Caminos.

Mediante Ley No. 3506 de 27 de octubre de 2006 el Presidente Constitucional de la República ahora Estado Plurinacional de Bolivia, mediante Ley dispone la Liquidación del Servicio Nacional de Caminos, que en adelante se denominara “Servicio Nacional de Caminos en Liquidación”, estableciendo también las atribuciones del Liquidador y transferir a una nueva entidad, todos los proyectos que administra el Servicio Nacional de Caminos ya sean estos legales, económicos, financieros y administrativos.¹⁸

- Los activos del ex – Servicio Nacional de Caminos serán asumidos por el Servicio Nacional de Caminos en Liquidación, previa inventariación, los cuales se dispondrán de acuerdo a las Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios.
- Los pasivos del ex – Servicio Nacional de Caminos previamente de realizar la auditoría, serán asumidos por el Servicio Nacional de Caminos en Liquidación.
- Los procesos administrativos, judiciales y arbitrales seguidos en contra o iniciados por el Servicio Nacional de Caminos, serán asumidos por el Servicio Nacional de Caminos en Liquidación.
- El Servicio Nacional de Caminos en Liquidación podrá realizar auditorías legales y técnicas a todos los procesos judiciales, administrativos y

¹⁸ Gaceta Oficial de Bolivia, Ley 3506 de 27 de octubre de 2006.

arbitrales, que deriven en obligaciones económicas en contra del ex – Servicio Nacional de Caminos.

Los proyectos a transferirse ya sean estos obras, servicios de consultoría que se encuentran en ejecución, serán asumidos por la nueva entidad a crearse para tal efecto los proyectos concluidos antes de la vigencia de la presente ley, quedaran a cargo del Servicio Nacional de Caminos en Liquidación, para las acciones que deriven de las auditorías de cierre correspondientes, los servidores públicos de carrera que presten servicios en el ex – SNC serán incorporados a la nueva entidad a crearse.

I.1.1.5.- Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras “ABC”.

La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), fue creada mediante Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006, encargada de la Planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, constituida como una entidad de derecho público, autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica y financiera de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicio y Vivienda.¹⁹

La mencionada Ley también señala en su Art. 6, incisos 1), 2) y 3) las principales funciones del Presidente Ejecutivo, como de representar a la Administradora Boliviana de Carreteras, implementar y ejecutar la política general de la entidad y dirigir su funcionamiento. El Reglamento Parcial a la Ley No. 3507, el Decreto Supremo No. 28946 de 25 de noviembre de 2006, en su Art. 5, inciso f), k) y q) determina como una de las atribuciones de la Administradora Boliviana de Carreteras “Gerenciar el permanente control de calidad, en todas sus intervenciones de manera directa”, “suscribir Convenios, acuerdos y Contratos con

¹⁹ Gaceta Oficial de Bolivia, Ley 3507 de 27 de octubre de 2006.

entidades publicas o privadas nacionales conducentes a un mejor cumplimiento de la misión institucional, en el marco de su competencia” y administrar en forma transparente y efectiva los recursos que se encuentran bajo su responsabilidad.

El Art. 24 del mencionado Decreto Supremo No. 28946 de 25 de noviembre de 2006, señala que la declaración de propiedad de los terrenos ocupados por las carreteras de la Red Vial Fundamental, constituye los elementos funcionales de una carretera Prohibiendo realizar obras en el Derecho de Vía, salvo los usos compatibles con la conservación y seguridad vial y previa autorización de la Administradora Boliviana de Carreteras que autoriza el Uso de Derecho de Vía para generar recursos propios.²⁰

I.2.- CONCEPTO DE BIENES DE DOMINIO PÚBLICO.

Desde un comienzo el termino “bien” etimológicamente viene de la voz latina *bonum* que significa felicidad, bienestar, para otros la palabra bienes procede del verbo *beo as are*, que Plauto emplea en el sentido de hacer feliz, Horacio en el de enriquecer, Terencio en el de causar placer y Ulpiano en el de aprovechar poniendo de relieve su etimología y el valor calificativo de la utilidad, en el sentido técnico jurídico, (De Ruggiero) el concepto es mas limitado “bien es todo lo que puede ser objeto de derecho y por tanto, toda parte del mundo externo es capaz de ser sometida a nuestro poder e idónea a producir una utilidad económica”.²¹

Los bienes de dominio público han merecido una serie de análisis legal y doctrinal, por ser complejo, donde entran en juego diversos componentes, al mismo tiempo las definiciones están en constante evolución ya que el cambio en los esquemas sociales y políticos acarrea el derecho señalando algunos criterios.

²⁰ Gaceta Oficial de Bolivia, Decreto Supremo No. 28946 de 25 de noviembre de 2006.

²¹ Eugenio Maria Ramírez Cruz, teoría General de Bienes y Posesión Pág. 133

- I. Una primera corriente considera que el dominio público esta constituido por aquellas cosas que no son susceptibles de apropiación o propiedad privada serian por ejemplo, los caminos, los ríos, las playas entre otros.
- II. Para otros, el dominio público los constituyen los bienes afectados al uso de todos, vale decir de la colectividad, afectación que seria natural como en los ríos o voluntaria como los caminos, el dominio público aparece así como un verdadero dominio del público.

El gran literato Rafael Bielsa define al dominio publico, como el conjunto de cosas afectadas al uso “directo de la colectividad referida a una entidad administrativa de base territorial, destinadas al uso publico de los administrados y que no son susceptibles de apropiación privada, para el dominio publico no se atribuye al Estado, sino al pueblo (población en el sentido de elemento constitutivo), excluyendo algunos caracteres atribuidos al dominio publico cuando se le considera un derecho subjetivo de propiedad del Estado”.²²

Los literatos argentinos, Roberto Dromí y Manuel María Diez definen al dominio público como: “El conjunto de bienes de propiedad de una persona jurídica que, por los fines de utilidad común a que responden, están sujetos a un régimen jurídico especial de derecho público” y “El dominio público se define como un conjunto de bienes afectados al uso directo o indirecto de los particulares, atendiendo a esta definición, las obras públicas (Bienes muebles o inmuebles que se ejecutan con un fin de utilidad general, ya sea directamente por el Estado o por un particular)”.²³

²² Rafael Bielsa, “Derecho Administrativo” Tomo II, Pág. 419 al 421.

²³ Eugenio María Ramírez Cruz, teoría General de Bienes y Posesión Pág. 258 al 259.

En síntesis, quiere decir que el dominio público, es establecido por declaración expresa de Ley o bien la afectación es por acto administrativo si se trata de incorporar un bien privado al dominio público.

I.2.1.- Concepto de Derecho Propietario.

La propiedad proviene del término latino *Propietas*, que a su vez deriva de *proprium*, que significa “lo que pertenece a una persona o es propio “, partiendo de esta idea podemos decir que la propiedad es el derecho subjetivo que otorga a su titular el poder de gozar y disponer plena y exclusivamente de una cosa, sin embargo, la propiedad no extingue su contenido en los poderes de goce y disposición de la cosa, pues el mismo derecho le confiere otros que pertenecen a su naturaleza, como la pretensión del propietario de no ser privado de su derecho sino por causa de utilidad pública, legalmente declarada y mediante justa indemnización.²⁴

En Roma tenía valor axiomático el principio que decía “Lo que es nuestro no podrá ser transferido a otro sin hecho nuestro” (*Id quod nostrum est, sine facto nostro ad alium transferri non potest*), ello determino que el derecho romano regulara el instituto expropiación según surge de una constitución de Teodosio del año 393 donde se determina la forma de llevar a cabo y la manera de fijar el precio de la indemnización, en síntesis la propiedad es el derecho real que confiere a su titular el máximo de facultades posibles sobre una cosa determinada, este máximo estará dado, como es lógico por la orientación social, el propietario puede reivindicar la cosa de manos de un tercero y ejercer otras acciones en defensa de su propiedad.²⁵

El Art. 56 de la Nueva Constitución Política del Estado establece en su inciso i)

²⁴ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas.

²⁵ Luís Rodolfo Arguello, Derecho Romano, Pág. 208.

toda persona tiene derecho a la propiedad privada individual o colectiva, siempre que ésta cumpla una función social y el inciso ii) Se garantiza la propiedad privada siempre que el uso que se haga de ella no sea perjudicial al interés colectivo, establecido también en nuestro Código Civil en su Art. 105 señala que “La propiedad es un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa y debe ejercer en forma compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico”.²⁶

I.2.1.1.- Función Social.

La exigencia de que la propiedad cumpla la función social aparece en Bolivia por primera vez con la Constitución de 1983 en su Art. 17, estableciendo que “La propiedad es inviolable, que llene una función social; la expropiación podrá imponerse por causa de utilidad pública, calificada conforme a Ley y previa indemnización justa”, es importante hacer notar que esta disposición no preveía ninguna consecuencia jurídica para el supuesto de que se incumpla la función social, en tanto que la expropiación seguía restringida a casos de utilidad pública, la modificación fue introducida recién en la Constitución de 1945 la redacción cambio posteriormente en varias ocasiones, pero sin afectar el fondo de la idea matriz, hasta asumir en el Art. 22 de la Constitución Política del Estado del año 2004, lo presentaron en dos párrafos.²⁷

- I. Se garantiza la propiedad privada, siempre que el uso de ella no sea perjudicial al interés colectivo.

²⁶ Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Aprobado mediante referéndum del 25 de enero de 2009, y promulgada el 7 de febrero de 2009, Art. 56 y Código Civil Boliviano, Decreto Ley No. 12760 del 6 de Agosto del 1975, Art.105.

²⁷ Maria Eugenia Rodríguez de Terrazas, Interpelaciones Peri urbanas Pág. 266 al 268.

- II. La expropiación se impone por causas de utilidad pública o cuando la propiedad no cumple una función social, calificada conforme a Ley y previa indemnización justa.

La Constitución Política del Estado de 1961, establece que el derecho a la propiedad fue también incluido al catálogo de los derechos fundamentales del Art. 6, señalando que “Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales conforme a las leyes que reglamentan su ejercicio inc. i) A la propiedad privada, siempre que cumpla una función social”, la parte inicial de ese artículo establece a su vez, el principio de reserva legal, al señalar con claridad que el reconocimiento de este derecho, tal como de los demás contemplados en la disposición, se hace “con arreglo a leyes que reglamenten su ejercicio”.

En efecto el Código Civil después de definir en el Art. 105 párrafo II a la propiedad como “Un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa que debe ejercerse en forma compatible con el interés colectivo, dentro de los límites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico” reitera en el Art. 106 que “La propiedad debe cumplir una función social”, lo señala también el Art. 108 en los incisos:²⁸

- I. La expropiación solo procede con pago de una justa y previa indemnización, en los casos siguientes:
 - 1) Por causas de utilidad pública.
 - 2) Cuando la propiedad no cumple una función social.
- II. La utilidad pública y el incumplimiento de una función social se califica con arreglo a leyes especiales, las mismas que regulan las condiciones y el procedimiento para la expropiación.

²⁸ Código Civil Boliviano, Decreto Ley No. 12760 del 6 de Agosto del 1975, Art. 105, 106 y 108.

Una de las características del cambio a la propiedad como función es la referida a la penetración del derecho público en el derecho de propiedad, al imponer al propietario el deber de actuación implica no solamente la reducción de la esfera de su dominio privado sino también la apertura del campo de actuación al Estado, que de aquí para adelante, tendrá que modular el contenido del derecho de propiedad a la vez que frenar los comportamientos particulares contrarios a su ejercicio social, las normas de orden público buscan precisamente custodiar el interés social ya que la función social no es algo pétreo dado una vez por siempre, en algún momento puede ser importante que los propietarios edifiquen sus terrenos por que la sociedad requiere de un mayor número de viviendas.

El tratadista Ángel Osorio define la función social de la propiedad como “El derecho de usar, disfrutar y disponer de las cosas con arreglo a su naturaleza, en servicio de la sociedad y para provecho del propietario”. En la Nueva Constitución Política del Estado, encontramos los siguientes preceptos referentes a la función social de la propiedad en su Art. 56 dispone que; toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales conforme las leyes que reglamentan su ejercicio: A la propiedad privada, individual o colectiva siempre y cuando este cumpla la función social y no perjudique al interés colectivo ya que la expropiación se impone por causa de utilidad pública o cuando la propiedad no cumple la función social.

I.2.1.2.- Función Económica Social.

Consecuentemente el Estado moderno de derecho reconoce a los hombres la propiedad económica social de tal manera que los bienes son susceptibles de apropiación exclusiva y excluyente al permitirles a los hombres el uso el goce y la disposición de la cosa sometida a su voluntad, siendo estas de voluntad del propietario por que estos constituyen como bienes que deben ser utilizados conforme a su función socio económica siempre y cuando satisfagan las necesidades humanas por ejemplo: Cuando se cumple una función económica

social de la propiedad de una persona individual teniendo un bien inmueble con su respectivo titulo propietario el cual le permite a este el uso goce y en su caso disponer del mencionado bien, prerrogativas dispuestas y limitadas en la norma legal vigente, con el objeto de cumplir una determinada función económica debiendo estar al servicio de la colectividad a un estado en manos de los particulares y sometidos al régimen de la propiedad privada.²⁹

En el régimen agrario el incumplimiento de la función económica social esta definida en la Ley 1715 INRA, Art. 2, señalando que la función económica social es el empleo sostenible de la tierra en el cual se desarrollan actividades agropecuarias, forestales y otras de carácter productivo, así como en las de conservación y protección de la biodiversidad, ya que integra de manera específica a las áreas efectivamente aprovechadas, áreas de descanso y servidumbres ecológicas para conservar y proteger la biodiversidad, en beneficio de la sociedad.

I.2.2.- Limitaciones Legales de la Propiedad.

Son aquellas que nacen del imperio de la ley, hemos visto que pueden ser limitaciones legales que nacen de las reglas generales del Código Civil o reglas especiales que nacen de leyes especiales sobre todo de Decretos Supremos y Ordenanzas Municipales de Resoluciones Ministeriales, esas limitaciones legales se clasifican a su vez en:³⁰

I.2.2.1.- Limitaciones Legales en Interés Público.

Obliga a la propiedad a cumplir con una determinada función social, de manera que cualquier convenio o acuerdo que modifique, restrinja o suprima y elimine esa

²⁹ www.BibliotecaJuridica.com

³⁰ Apuntes de Derecho Civil I, Dr. José Cesar Villarroel Docente titular de la Carrera de Derecho UMSA.

limitación serán nulas de pleno derecho ya que dichas limitaciones legales son de orden publico por tanto no puede hacerse convenios, pactos, acuerdos ni en lo técnico ni en lo jurídico caracterizándose de la siguiente forma, por ser unilateral surgiendo del imperio del Estado imponiéndose en contra de la voluntad del propietario sin objetarse u oponerse a dicha limitación.

I.2.2.2.- Limitaciones Legales en Interés Privado.

Están destinadas a limitar el ejercicio de la propiedad privada no solo para favorecer a la colectividad sino que también favorece a las relaciones de buena vecindad los cuales se caracterizan por su bilateralidad, limitándose el propietario de un bien a favorecer a sus vecinos y sus vecinos tienden a limitarse con respecto al propietario, estas limitaciones son de interés privado normalmente son obligaciones de no hacer excepcionalmente de hacer y de dar.

I.2.3.- Bienes del Estado.

Los Bienes del Estado, son aquellas que pertenecen a todos los habitantes y no pueden ser objeto de apropiación particular puesto que la normativa Civil, esta señalada en el Art. 85 de dicho cuerpo legal el que de manera general establece también una previsión legal, en la sección III: De los Bienes con relación a quienes pertenecen, del Libro Segundo, Título I: De los Bienes, Capítulo Único; que reza:

ARTÍCULO 85.- (Bienes del Estado y entidades públicas)

*Los bienes del **Estado**, de los municipios, de las universidades y otras entidades públicas, se determinan y regulan por la Constitución y las leyes especiales que les conciernen.*

Lo cual nos remite a la Constitución Política del Estado, declarando patrimonio originario de la nación el suelo, subsuelo, riquezas naturales, aguas lacustres, fluviales y medicinales; en fin toda aquella riqueza que pueda ser aprovechada. El

suelo por consiguiente constituye un recurso importante para el Derecho de Vía dentro las políticas sociales y económicas para un Estado.

Los bienes del Estado se clasifican así: Como Bienes de dominio público y Bienes de dominio privado.

I.2.3.1.- Bienes de Dominio Público.

Los bienes de Dominio público, o también denominados bienes del espacio público por naturaleza, son aquellos cuyo uso pertenece a todos los habitantes y solo el interés colectivo predomina en su regulación y funcionamiento, siendo estos bienes que integran el patrimonio publico de la nación tienen su fundamento en la soberanía del Estado, dada su característica son inalienables, inembargables, imprescriptibles y no susceptibles de propiedad privada, es decir intransferible, dentro de este grupo se ubican los bienes de dominio publico aéreo, marítimo y terrestre como ser (Calles, Carreteras, Puentes, Franjas de retiro y de edificaciones), dentro de este ultimo grupo de bienes se ubican determinadas riquezas nacionales de carácter estratégico como los minerales o los hidrocarburos, las riquezas históricas y culturales del Estado.³¹

Dos criterios sirven, de acuerdo con la ley, para calificar un bien como de uso público, que pertenezcan a una entidad de derecho público y que sean destinados al uso común de los habitantes, son bienes normalmente estatales, que se distinguen no por su titularidad sino por su afectación al dominio público, por motivos de interés general relacionado con la riqueza cultural nacional, estos se encuentran determinados no sólo por su calificación legal sino por su destilación o afectación y puede ser:

³¹ Pagina Web: www.wikipedia.com

a) Bienes afectados al fomento de la riqueza nacional.

Como por ejemplo el patrimonio cultural, arqueológico e histórico y los bienes de dominio privado o Estatal destinados al uso público, tales como las fachadas de los inmuebles que poseen un valor histórico o arquitectónico, cuyo dominio es exclusivo de una persona, pero no pueden ser alterados por el valor que representan para la sociedad.

b) Bienes afectados al uso público.

Definidos expresamente por la ley, tales como los ríos, torrentes, playas marítimas y fluviales, radas, entre otros y también los que siendo obra del hombre, están afectados al uso público en forma directa como los caminos, canales, puertos, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización general cuya conservación y cuidado sean de competencia de las autoridades locales.

c) Bienes afectados al espacio público.

Que comprende al conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que propagan, los intereses individuales de los habitantes.

I.2.3.2.- Bienes de Dominio Privado.

En principio diremos que estos bienes de dominio privado del Estado son también llamados patrimoniales o fiscales, se trata de bienes que sin ser de uso público o colectivo están afectados a un servicio público como edificaciones públicas y dependencias administrativas (Escuelas, Cuarteles, Comisarías, Ministerios, Universidades, Mataderos, etc.), los que están destinados a la defensa del territorio y por consiguiente por fines públicos y generales como (Murallas, Fortalezas o Fortificaciones, Muros, Fosos, etc.) incluyendo bienes destinados al

fomento de la riqueza nacional. ³²El espectro nos muestra una amplia gama de bienes sobre todo en muebles ubicados en el patrimonio del Estado no son aprovechados directamente por el pueblo se le da otra orientación indirectamente publica por consiguiente pueden ser prescriptibles, embargables y disponibles, es decir susceptibles de sustracción del destino de uso publico para que ingrese al dominio privado, por lo tanto son transferibles según los mecanismos y procedimientos previstos por la Constitución y las Leyes, ya que dentro de este grupo de bienes, se encuentran también los bienes inmuebles, muebles, enseres que son ocupados y utilizados por los órganos del poder central, regional o gobiernos locales autónomos, las entidades descentralizadas, autónomas, autarquicas y las empresas Estatales.

I.2.4.- Dominialidad.

Algunos autores llaman a este conjunto de bienes como dominiales especialmente los (Italianos y Franceses) según su opinión la dominialidad “Es un acto de determinación del Estado, el cual destina las cosas a ventaja de la comunidad, poniéndola a su servicio de modo permanente”, el tratadista (De Ruggiero) señala que, son dominiales “Los bienes destinados al uso publico, entendido este en el sentido amplio de goce directo e indirecto y los destinados a la defensa nacional, de los cuales toda la utilidad general consiste en una utilización directa de la cosa sin necesidad de transformaciones, puesto que los bienes de dominio publico por oposición a los patrimoniales, como se sabe son bienes dominiales solo los taxitativamente señalados por ley”.³³

Esta jurisprudencia hace referencia al concepto del tratadista Roberto Dormí en su libro “Derecho Administrativo” respecto al régimen jurídico de los bienes de dominio publico del Estado señala como principio que, “El régimen de dominio

³² Eugenio María Ramírez Cruz, teoría General de Bienes y Posesión Pág. 287 al 288.

³³ De Ruggiero, Op. Cit. Pp. 519 al 520

publico es único, los bienes del dominio publico tiene el mismo régimen jurídico especial, pero adaptados a las particularidades de cada bien, la característica del uso común, respecto de los bienes de dominio publico, se funda en principios básicos aplicables a todos los bienes públicos”.

I.2.5.- Las Carreteras como Bienes del Estado.

El dominio de las carreteras y caminos públicos pueden ser nacionales regionales o locales dependiendo la jurisdicción en que se hallen, estos caminos o vías publicas son bienes que tienen mas conexión con la administración publica local o regional como acontece con la alineación, la apertura, el ensanche, el cambio de nivel, la clausura la reparación de edificios y la demolición, por consiguiente las áreas naturales destinadas a parques y reservas naturales que integran el dominio publico son aquellas extensiones del territorio nacional que el Estado destina a fines de investigación, protección y manejo controlado por sus ecosistemas, recursos y demás riquezas naturales que constituye muestras representativas del patrimonio natural de la nación.³⁴

El alcance del dominio público concerniente a los terrenos ocupados por las carreteras tanto sus elementos funcionales como la franja de terreno de cincuenta metros a cada lado de la vía de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicular al eje de la calzada es decir desde la intersección del talud, en esta zona no pueden realizarse ningún tipo de obra o instalaciones salvo que la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiera, mediante la autorización de la autoridad competente de la vía. El Estado a través del Ente Vial debe liberar el área en la que se construirá o mejorara la carretera, considerando el ancho y la longitud de la misma, lo que se denomina Derecho de Vía la cual

³⁴ Pagina Web: www.altavista.com

dará lugar a que el Estado legalmente representado por la Entidad incremente su patrimonio con la transferencia de diversas propiedades.³⁵

Desde el punto de vista de la evaluación económica – social de los proyectos carreteros y atendiendo a sus características físicas, financiamiento y nivel de participación en los objetivos de desarrollo, los proyectos carreteros se clasifican de la siguiente manera:³⁶

I.2.5.1.- Función Social de las Carreteras.

En este tipo de proyectos se utiliza, para su evaluación el criterio del beneficio para la colectividad, deben considerarse los costos por habitante servido, así como los elementos de carácter social que se logra como, asistencia medica, educación, cultura, etc.

La información que se requiere para evaluar las carreteras en función social consiste en el número de habitantes potencialmente beneficiados, localizados en la zona de influencia del proyecto, entendamos como zona de influencia aquella área geográfica, económica y social afectada y beneficiada directa o indirectamente por la construcción del camino.

I.2.5.2.- Función Económica de las Carreteras.

El criterio a utilizar en la evaluación de los proyectos de carreteras de penetración económica puede evaluarse bajo la perspectiva de desarrollo económico y los recursos que se van a obtener, para esto debe limitarse la zona de influencia, clasificar el suelo según su uso y aprovechamiento tomando en cuenta los efectos del aprovechamiento actual y potencial para la zona de influencia.

³⁵ Adriana Rosado de Quintanilla, Lecciones de Derechos Reales, Pág. 51 a 52

³⁶ Pagina Web. [Http://www.arqhys.com/carreteras](http://www.arqhys.com/carreteras)

El beneficio para el proyecto se obtiene de la cuantificación de la producción obtenida y su incremento debido a la carretera que se registra en la zona de estudio; pueden también incorporarse en cierta medida el beneficio obtenido para la sociedad local en términos de aumento de ingresos por habitante. El criterio a utilizar en la evaluación de los proyectos de carreteras de penetración económica puede evaluarse bajo la perspectiva de desarrollo económico, tomando en cuenta los efectos del aprovechamiento actual y potencial para la zona de influencia.

I.2.5.3.- Función Estratégica de las Carreteras.

Se evalúan mediante el criterio de rentabilidad económica ya que se tiene como principal consecuencia los ahorros en costos de operación, disminución del tiempo de recorrido y aumento de la velocidad de operación, de la misma manera una ruta alterna más corta o el mejoramiento en las especificaciones hacen abatir el tiempo de recorrido, los proyectos que mejoran la comunicación se dividen en dos tipos:

a) El Mejoramiento de la carretera actual consiste en una ampliación de sus carriles o la rectificación de los alineamientos horizontales y verticales.

b) El Mejoramiento Mediante una Nueva Ruta consiste en generar una opción que una dos centros de población mejorando las características geométricas que contribuyan a obtener ahorros en el tiempo de recorrido, costos de operación y reducción de accidentes.

I.2.6.- Concepto de Servidumbre Pública.

El vocablo servidumbre proviene de *servís* y que tiene su equivalente en la voz latina *ser vitus*, indica una relación de sumisión, una restricción a la libertad, aplicando el término a los derechos reales, se entiende por servidumbre el derecho sobre la cosa ajena constituido sobre un fundo y en ventaja de otro

fundo.³⁷ Asimismo la servidumbre es aquel derecho real que afecta al dominio de un bien inmueble limitando algunos de los derechos inherentes a la propiedad y obligando al titular del bien a permitir a uno o más terceros, en virtud de la misma a realizar determinadas actividades.

El Código Civil Boliviano también hace referencia a las Servidumbres en el Título V, Capítulo I, Art. 255, en el cual señala que el propietario de un fundo puede realizar actos de uso en el fundo ajeno o impedir al propietario de este el ejercicio de alguna de sus facultades, así también establece el mismo cuerpo legal en el Art. 256 señalando que la servidumbre es accesoria a la propiedad del fundo dominante constituyendo gravámenes sobre el fundo sirviente, subsistiendo en forma activa sobre aquel y pasiva sobre este, cualesquiera sean los propietarios.

I.2.6.1.- Clases de Servidumbre.

a) De Paso.

Las servidumbres de paso son terrenos en situación de desventaja, por hallarse encerrados y sin gozar de este derecho no podrían cumplir su función socio – económica, señalado también en el título V, capítulo II, Sección I, de las servidumbres en particular del Código Civil Boliviano, hace referencia en su Art. 262 (Servidumbres de paso), este artículo dispone que el derecho propietario enclavado entre otro y que no procurase salida a la vía pública sin molestia o gastos excesivos tiene derecho a obtener paso por el fundo vecino, en la medida necesaria al uso y la explotación del propio.

El derecho propietario, usuario o usufructuario de un inmueble que no tenga comunicación con la vía pública, o que esa comunicación no sea suficiente para

³⁷ Luís Rodolfo Arguello, Derecho Romano, Pág. 251 al 252.

su explotación, porque existen otros inmuebles que lo encierran, de exigir el pago del valor del terreno que necesite y el resto de los perjuicios, que debe imponerles una servidumbre de tránsito, salvo en circunstancias particulares, debe establecerse la servidumbre sobre el camino que represente el trayecto más corto hacia la vía pública y la concesión favorece al propietario del fundo, animales, carros, instrumentos de labranza y obreros, que sean necesarios para explotar el predio.

b) Acueducto.

Esta servidumbre ya fue conocida durante el Derecho Romano como *servitus aquaeductus o aquea ducendae* (Conducción de agua) que autorizaba a extraer agua del fundo sirviente hacia el fundo dominante.

En nuestra Código Civil, el Título V (De las Servidumbres) Capítulo II. Sección II; Art. 266 señala que el propietario de un fundo tiene derecho a conducir por los fundos vecinos el agua que precise para usos agrarios e industrial.

El agua es un recurso escaso e imprescindible, por lo tanto es lógica la imposición de esta servidumbre en favor de quien carece de este elemento vital, ya que es una servidumbre forzosa, aparente y continua y en caso de duda, se considera real o sea, en beneficio del inmueble y con carga sobre el otro inmueble y no de sus titulares. Este último significa que cualquiera sea el titular gozará de este derecho sobre el otro inmueble y en el caso del titular del predio sirviente aún cuando el dueño fallezca o transfiera la propiedad, el nuevo dueño deberá seguir sobrellevando la servidumbre.

Si el titular de la servidumbre de acueducto desea mayor volumen de agua deberá abonar los perjuicios al predio sirviente, el predio sirviente deberá tolerar que se alce o rebaje su terreno y que se tome de él tierra o arena, a efectos de que el acueducto cumpla su función, además debe abstenerse de convertir el acueducto descubierto en subterráneo o viceversa.

c) Indemnización.

La Indemnización es aquel término que se refiere a la transacción que se realiza entre un acreedor o víctima y un deudor o victimario en palabras simples es un "Resarcimiento" que alguien pide y eventualmente puede recibir por daños o deudas de parte de otra persona o entidad, por lo general se habla de una indemnización de perjuicios, siendo aquel daño producido por el deudor o victimario y que deberá ser compensado.

Existen dos clases de indemnizaciones, las que se pueden clasificar según el origen del perjuicio o daño producido, la primera se denomina **Indemnización Contractual** refiriéndose a la indemnización que ha solicitado un acreedor cuando ha existido un incumplimiento de las normas estipuladas en un determinado contrato por parte del deudor, por otra parte, encontramos la **Indemnización Extracontractual**, la que se constituye cuando existe de por medio un daño o perjuicio hacia otra persona o bien de propiedad del acreedor.

Por ejemplo, una indemnización por servidumbre de paso es aquel que tiene que pagar un resarcimiento, que se calcula por el valor del terreno ocupado por la servidumbre, el valor que se suele tomar es el de mercado, pero aún así el importe de la indemnización dependerá del tipo de servidumbre de paso y lo que afecte al régimen de propiedad, otro ejemplo, en un caso extremo sería que un propietario tuviera que ceder una parte de su terreno para que otro propietario pudiera acceder a su terreno, en este caso el importe de la indemnización es prácticamente el valor del mercado del suelo. Por el contrario, si sólo se ocupa el terreno para el paso de una canalización de agua, saneamiento, cable eléctrico, etc. el valor de mercado se reduce exclusivamente al perjuicio que ocasione al propietario como la (Imposibilidad de plantar, edificar, urbanizar, etc.)

I.2.7.- Concepto de Expropiación.

El Derecho Romano, fuertemente ligado al individualismo, proclama tres virtudes clásicas del derecho del dominio de los bienes corporales, o sea lo absoluto, lo perpetuo y lo exclusivo; la concepción teórica del derecho de propiedad asumía un total individualismo. El Derecho Francés antiguo, acopio en gran manera los fundamentos clásicos estudiados y definidos por el Derecho Romano, idéntica situación aparece en el Derecho Italiano, en el Anglosajón y en el Español, posteriormente la idea no fue de gran variante en la mayoría de los países del mundo, es por eso que pese a diversas alternativas expuestas por la doctrina, aun se conservan mas o menos idénticamente.³⁸

Si entendemos que el Código Civil sigue a la persona como la sombra al cuerpo, desde el momento de su concepción, hasta después de su muerte considerando que el hombre es un ser eminentemente evolutivo, es por esa razón que el Derecho de Propiedad debe responder a características individuales, el mismo vario definitivamente y totalmente, ya que en nuestros días, ese derecho intangible y absoluto, expuesto por las legislaciones a las que ya nos referimos, ha dado un giro de conversión inusitado porque ahora debe responder a necesidades de interés social y colectivo.

Las diferentes teorías de algunos tratadistas nos ilustraran a definir la expropiación, según Ihering. “La expropiación es la solución que concilia los intereses de la sociedad con los de propietario, solo ella hace de la propiedad una institución prácticamente viable, sin ella seria un azote”, para el tratadista Dr. Guillermo Cabanellas, en su diccionario de Derecho Usual, define la expropiación como “El desposeimiento o privación de la propiedad por causa de utilidad publica o interés preferente y a cambio de una indemnización previa”³⁹, para Gonzalo

³⁸ Adriana Rosado de Quintanilla, Lecciones de Derechos Reales Pág. 44 al 46.

³⁹ Dr. Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual Tomo II Pág. 160

Fernández de León, la expropiación consiste en “La desposesión de la propiedad privada en virtud de sentencia o de un mandato legal, por razones de utilidad pública y previa justa indemnización”. En nuestra legislación y normado mediante la Ley de Expropiaciones de fecha 30 de diciembre de 1884 mismo en el cual se contempla los requisitos para su aplicación conforme lo establecen los siguientes artículos mas esenciales:

- 1.- Declaración solemne de que la obra proyectada es de utilidad pública y permiso competente para ejecutarla.
- 2.- Declaración de que es indispensable que se ceda o enajene el todo o una parte de la propiedad para ejecutar la obra de utilidad pública.
- 3.- Justiprecio de lo que haya que cederse o enajenarse.
- 4.- Pago del precio de la indemnización.

La declaración de que una obra es de utilidad pública y el permiso para emprenderla, serán objeto de una ley o de las respectivas ordenanzas municipales, siempre que para ejecutarla haya que imponer una contribución que grave a una o mas circunscripciones, es decir el objeto de la Ley es la expropiación forzosa por causas de utilidad pública o interés social descrito en el Art. 298 párrafo II, numeral 26 de la Constitución Política del Estado, en la que se comprenderá cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o interés patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o entidades a que pertenezcan acordada imperativamente ya implique venta, permuta, censo, arrendamiento, ocupación temporal o mera cesación de su ejercicio.

I.2.7.1.- Utilidad Pública.

Siendo la propiedad un derecho inviolable y sagrado, nadie puede ser privado de ella, si no es cuando la necesidad pública legalmente comprobada lo exigiere a condición de justa y previa indemnización, además es una pérdida continua del

principio de la intangibilidad de la propiedad y se da cuando el Estado se encuentra en la obligación de cumplir necesidades generales, para satisfacer intereses colectivos, de modo que, es el Estado el que a través de sus órganos declara la necesidad y utilidad pública, en parte o el total de una propiedad particular, para su transferencia con fines de servicio público. Ese mismo concepto mas o menos se asemeja, al criterio del tratadista Bielsa, que manifiesta que son aquellos intereses colectivos los que determina la necesidad de utilidad pública a los fines expropiatorios y característicos de la enajenación para dar un determinado servicio público que beneficie a la colectividad, otro de los tratadistas es Ángel Osorio definiendo a la función social de la propiedad como “El derecho de usar, disfrutar y disponer de las cosas con arreglo a su naturaleza, en servicio de la sociedad y para provecho del propietario”.⁴⁰

La utilidad pública significa que la expropiación debe ser decretada en provecho o progreso de la comunidad, así se trate de obras indispensables de embellecimiento o mejoramiento de las vías de comunicación terrestre ya que la expropiación en un bien inmueble debe facilitar al funcionamiento de un servicio público ejemplo: La construcción y mejoramiento de caminos, vías férreas, casos de urbanismo entre otros.

I.2.7.2.- Indemnización.

Se refiere a la indemnización ha aquel resarcimiento a un daño ocasionado y perjuicio provocado, en materia civil se refiere aquella culpa o negligencia que causa un daño a otro y este tiene la obligación a reparar el perjuicio causado aunque no exista culpa ni negligencia conforme a ley establece el responder por los daños causados por otras personas tenidas a su cargo o bajo su dependencia.

⁴⁰ Adriana Rosado de Quintanilla, Lecciones de Derechos Reales Pág. 46 al 47.

La indemnización también se puede calcular ha aquel valor declarado para efectos tributarios durante los dos años anteriores a la expropiación cuando fuere definida en los numerales 2 y 3, los propietarios expropiados podrán ser alternativamente indemnizados por las mejoras según el valor fijado y en compensación de las tierras a hacer dotadas de otra o de igual superficie, calidad y valor.⁴¹

I.3.- EL DERECHO DE VÍA COMO BIEN DE DOMINIO PÚBLICO.

I.3.1.- La Red Vial Fundamental.

La Red Vial Fundamental tiene como misión fundamental la integración nacional del país con el fin de contribuir al desarrollo económico y social del Estado, contando con los servicios de transporte terrestre eficiente, seguro y económico.⁴² Se puede considerar a la Red Vial Fundamental, como el conjunto de vías de un país o región; incluyendo ferrocarriles, carreteras, puertos aéreos, marítimos y fluviales, son sistemas circulatorios por el que transitan bienes y servicios para que las importaciones y exportaciones dependan de esas redes fundamentales, cuanto mejores sean más disminuyen los costos de traslado; con lo que los precios de los bienes disminuyen, también baja el tiempo de recorrido logrando así una economía mas productiva, por eso los gobiernos tratan de ampliar o mejorar las vías y los puertos donde se transborda toda la superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, bajo jurisdicción de las autoridades nacionales y/o provinciales, responsables de la aplicación de las leyes de tránsito, siendo esto un conjunto de carreteras pavimentadas y caminos no pavimentados bajo la competencia del Gobierno Nacional, cuyo propósito fundamental es comunicar adecuadamente a los municipios del país y éste con el resto de la región.

⁴¹ www.Wikipedia.com

⁴² Administradora Boliviana de Carreteras, Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo/>

I.3.2.- Concepto de Derecho de Vía en las Carreteras.

El uso la defensa y la explotación de los terrenos ocupados por las carreteras de la Red Vial Fundamental son constituidas como propiedad del Estado, puesto que el Derecho de Vía esta constituido por la franja de terreno en la cual se encuentra la carretera como también las obras complementarias y la zona adyacente, en Bolivia el Derecho de Vía se establece como aquella franja de terreno a cada lado de la vía de 50.0 metros medidos horizontalmente y perpendicularmente a partir del eje de la carretera y hacia cada lado.



La zona contigua a la plataforma de la carretera está por lo general, constituida por terreno natural, incluyendo los taludes de los cortes y de los terraplenes, la conservación de esta zona contribuye a la seguridad de los usuarios y a la estabilidad de la vía, normalmente la conservación es una actividad de rutina, aunque se requieren algunas acciones periódicas ocasionalmente, existen

actividades de conservación rutinaria que se deben ejecutar en el Derecho de Vía en la cual se emplea la mano de obra, son las siguientes:⁴³

- La limpieza de toda la zona, a la cual comprende el retiro de las basuras, de escombros y de toda clase de material extraño.
- La protección de los taludes que incluye principalmente el control de la erosión y la remoción de los derrumbes.
- El tratamiento de la vegetación que consiste en la poda de las plantas existentes cuya presencia pueda afectar la visibilidad o producir daños en la vía, además comprende siembra de vegetación y jardinería para mejorar el aspecto ambiental y el paisaje.

I.3.3.- Conservación del Derecho de Vía.

Cuando se encuentran árboles, que ofrezcan algún peligro o impidan la visibilidad a los usuarios de la vía, ellos deben podarse, cortarse o transplantarse, según sea el caso ya que todo el material de corte o poda debe retirarse y trasladarse a los lugares previstos para el efecto en ningún caso está permitida su incineración o quema y debe haber cuidados especiales para que no se presenten incendios y en caso de ocurrencia será de responsabilidad de la microempresa responder por los daños que se ocasionen.

Mediante la arborización se efectuara la siembra de árboles ornamentales, frutales o maderables en los bordes extremos de la franja del Derecho de Vía, en taludes y laderas para prevenir la erosión, en las orillas de los cauces de agua y en zonas desprotegidas de vegetación, efectuando siembras de vegetación en taludes de cortes y terraplenes, en intersecciones, separadores, en las franjas laterales de la vía y los lugares donde se pueda producir erosión, los taludes y terraplenes

⁴³Administradora Boliviana de Carreteras, Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo/>

deberán tener una pendiente adecuada que posibilite un equilibrio aceptable de trabajo rutinario ya que el personal encargado de la limpieza estará compuesta por 3 a 4 personas y las herramientas utilizadas son el: Machete, Hacha, Cierra, Carretilla, Podadora, Hoz son herramientas que utilizaran para el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras.

DERRUMBE QUE OBSTRUYE CUNETETA DEL TALUD CON VEGETACIÓN PARA CONTROL DE EROSIÓN



I.3.4.- Elementos Funcionales del Derecho de Vía.

I.3.4.1.- Arcen.

El arcén es una franja longitudinal pavimentada o no, contigua a la calzada no es destinada al uso de vehículos automóviles más que en circunstancias excepcionales, el conjunto de la calzada y los **Arcenes** forman una plataforma, la

raya que lo separa de la calzada suele ser continua y de color blanco, excepcionalmente pueden transitar por él los peatones y los ciclomotores con velocidad normalmente reducidas, en algunas carreteras y autopistas la línea blanca tiene relieve discontinuo, lo que provoca que al ser cruzada a gran velocidad se oiga un ruido que sirve de aviso ante un posible despiste del conductor, dentro de las carreteras constituye en el arcén una superficie rugosa, situada al lado de la línea blanca que la demarca, causando un ruido y vibración muy alto cuando un vehículo pasa por encima, esto es con la intención de alertar o despertar al conductor en caso de que se haya distraído o dormido. ⁴⁴



I.3.4.2.- Calzada o Faja de Rodadura.

Es la zona longitudinal de la carretera, comprendida entre las bermas laterales de la plataforma está constituida por la calzada más las bermas, siendo la calzada la parte destinada a la circulación de los vehículos estas constituyen prácticamente

⁴⁴ Pagina Web. <http://www.arqhys.com/carreteras>

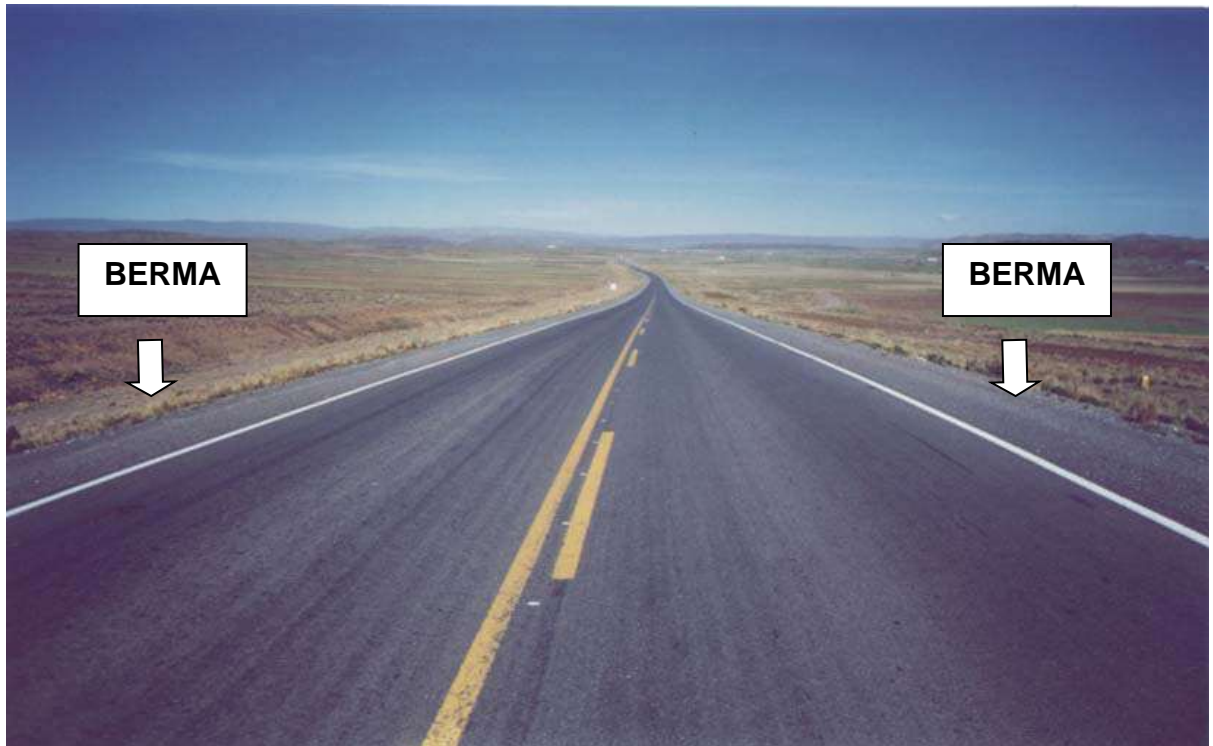
la carretera y está destinada primordialmente a la circulación de todo tipo de vehículos. Por este motivo, merece especial cuidado para que constantemente esté en buen estado y los usuarios puedan transitar con seguridad y comodidad.

La conservación rutinaria de la plataforma, con mano de obra, incluye la limpieza diaria de la calzada y de las bermas, con el fin de retirar todo tipo de elemento extraño, tales como piedras, arena, basuras, animales muertos, vegetación, desechos sólidos y elementos similares, también, incluye el sellado de fisuras y grietas y la reparación, mediante bacheo, de los sitios dañados o deteriorados cuando son de tamaño limitado y se presentan en forma aislada. En el caso de presentarse daños generalizados en la vía, es necesario ejecutar con maquinaria pesada el mantenimiento periódico o la rehabilitación y en caso extremo, la reconstrucción.



I.3.4.3.- La Berma.

Las bermas son las franjas adyacentes al pavimento que contribuyen a sostener su estructura y además permiten estacionar vehículos en caso necesario, ya que consiste en la faja longitudinal de terreno en la carretera o autopista de dos metros de ancho (Pavimentado o no), comprendida entre el borde exterior del Arcen y la Cuneta o entre el borde del Arcen y el inicio del Talud, medida que es en horizontal a cada lado de la Vía.⁴⁵Esta área se utilizara eventualmente para la señalización, iluminación, balizamiento, comunicaciones e instalaciones de barrera de seguridad.



I.3.4.4.- Zona de Afectación.

Consiste en la franja de terreno a cada lado de la vía, incluida la berma, de 50 metros, medida en horizontal y/o perpendicularmente a partir del eje de la

⁴⁵ <http://www.manualdecarreteras.org>.

carretera, en esta zona, no podrán realizarse obras, ni se permitirán mas usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización escrita y expresa en cualquier caso de la Administradora Boliviana de Carreteras de acuerdo al procedimiento establecido al efecto en el Reglamento.⁴⁶

La Administradora Boliviana de Carreteras podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de afectación, por razones de interés general o cuando se requiera mejorar el servicio en la carretera o así lo establezca la Ley de Concesiones y su Reglamento.

A objeto de evitar ocupación ilegal de la zona de afectación de las carreteras de la Red Vial Fundamental, la Administradora Boliviana de Carreteras ejercerá control permanente de las áreas de Derecho de Vía en las carreteras y en caso de ocupación o utilización ilegal se procederá a la demolición de dichas obras y desocupación del área afectada de acuerdo a procedimiento previsto, la línea para poder efectuar edificaciones de bienes inmuebles ajenas a la carretera deben ser fuera de los 50 metros a cada lado del eje evitando así futuras demoliciones.

I.3.5.- Clases del Derecho de Vía.

I.3.5.1.- Instalaciones Marginales.

Son definidas también como obras de instalación o tendido de ductos, cableados y similares que se construyen a 25,0 metros del eje de la carretera, dentro del límite del Derecho de Vía de una carretera, que podrá ser removida a solicitud de la Administradora Boliviana de Carreteras cuando así se establezca la necesidad del servicio requerido. Para los accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, anterior a la obtención del premiso, el interesado deberá cumplir con sus obligaciones económicas por concepto de uso del Derecho de Vía de acuerdo al

⁴⁶ Gaceta Oficial de Bolivia, Decreto Supremo No. 25134, Sistema Nacional de Carreteras

canon establecido por el Directorio de la Administradora Boliviana de Carretera “ABC.”

I.3.5.2.- Servicios a usuarios.

Se refiere a las instalaciones y construcciones dentro el Derecho de Vía de una carretera de la Red Vial Fundamental ubicados a 25,0 metros del eje de la carretera, en las que se presten los servicios a usuarios como: Alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones.

I.3.5.3.- Señales informativas.

Son aquellas señales que transmiten información como ser: Tableros o franjas en postes, dentro del Derecho de Vía, con leyendas o símbolos que tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su recorrido por la carretera, dichas señales se encuentran en lugares de interés o de prestación del servicio.

I.3.5.4.- Accesos.

Es la obra que enlaza un predio con una carretera de la Red Vial Fundamental para permitir la entrada y salida de vehículos, mediante carriles de aceleración y desaceleración cuando corresponda.

I.3.5.5.- Vallas publicitarias.

Son conocidas generalmente como Rotulo de Información, publicidad o propaganda que difunde a los usuarios de una vía de comunicación carretera, mensajes relacionados con la producción y venta de bienes y servicios, así como actividades cívicas, políticas o culturales prohibiéndose la instalación de anuncios publicitarios o elementos ajenos a la infraestructura vial y el establecimiento de servicios a usuarios que no este autorizado por la Administradora Boliviana de Carreteras.

Se denomina también valla publicitaria a un soporte plano sobre el que se fijan carteles publicitarios, actualmente forman parte habitual del paisaje urbano y rural, presentando anuncios o mensajes publicitarios ya que una valla típica consiste en una superficie plana sobre la que se colocan diferentes laminas cuya combinación conforma una imagen.⁴⁷

- **Valla Monoposte.-** Estas pueden utilizarse en lugares amplios o en ausencia de muros ya que esta soportada por un solo pilar de gran altura.
- **Valla Biposte.-** Se utiliza en lugares muy amplios, en ausencias de muro, se trata de una valla soportada por dos pilares de gran altura como dos monopostes colocados de forma continua.
- **Valla de Tres Caras.-** La imagen publicitaria se forma por la combinación de una serie de paneles de sección triangular impresos por las tres caras, mediante un sistema automático que hacen girar todo a la misma vez cambiando así el mensaje a la vista del publico, consiguiendo de esta forma un soporte que pueda cambiar tres anuncios diferentes.
- **Valla Iluminada.-** Es una valla usual a la que se introduce una iluminación interior, de manera que el mensaje se pueda visualizar en ambientes poco iluminados generando un mayor impacto publicitario.
- **Valla de ocho paños.-** La cual es de naturaleza urbana y se compone de ocho impresiones pegados para una gran imagen, las medidas habituales de las vallas pueden ser 320 x 200cm, 400 x 300cm, 800 x 300cm y 1200 x 400 cm.

Las vallas publicitarias que se instalan en las carreteras deben llegar al público ya que los publicistas que diseñan los anuncios tratan de atraer la atención con

⁴⁷ Pagina Web: http://www.mundoanuncio.bo/anuncio/vallas_publicitarias_.html

mensajes gráficos en formatos grandes con colores brillantes y contenidos atractivos como por ejemplo anuncios de modelos con características físicas atractivas, bebidas, comida etc.

I.3.6.- Modalidades de Liberación en el Derecho de Vía.

Para realizar la liberación de una carretera dentro del Derecho de Vía con relación a la afectación del derecho propietario del poseedor del inmueble que se encuentra dentro de la vía siendo este objeto de liberación se utilizan tres modalidades entre estas tenemos en primer lugar la expropiación según su utilidad pública, la indemnización previa verificación y la compensación ya sea total o parcial de la infraestructura del bien afectado.

I.3.6.1.- Por Expropiación.

El Decreto Supremo No. 25134 Sistema Nacional de Carreteras dispone en su Art. 11, “En caso de que en la zona del Derecho de Vía existan propietarios cuya data sea anterior al diseño de la carretera, el Estado mediante el tramite de expropiación liberara el Derecho de Vía para la ejecución de los trabajos de mejoramiento o construcción, si se establece técnicamente que no es necesario la expropiación de determinadas áreas, sino que estas sean sometidas a servidumbre.”⁴⁸

Es en la etapa constructiva del proyecto vial la oportunidad en que se producen los trámites de liberación, consecuentemente se hacen efectivas las afectaciones a las propiedades particulares, tanto en áreas urbanas como en zonas rurales en este caso los derechos propietarios están sometidos a la Ley INRA, uno de los principales problemas que se advierte al liberar el Derecho de Vía es la aplicabilidad de la expropiación ya que la mayoría de las personas que van a ser afectadas en su propiedad de forma total o parcial, por la ejecución de la obra vial,

⁴⁸ Decreto Supremo No. 25134 Sistema Nacional de Carretera, Art. 11

no poseen títulos de propiedad a los efectos de la aplicación de las indemnizaciones por expropiación conforme lo previsto en la Ley de 30 de diciembre de 1884.

Ante esta falencia de disponibilidad de los documentos que acrediten la propiedad de la persona afectada, la entidad caminera opto por aplicar supletoriamente las políticas ambientales de compensación, existentes en las políticas de los organismos financieros de los proyectos camineros.

Para la ejecución de los proyectos viales incorporados a la Red Vial Fundamental luego de la promulgación del Decreto Supremo No. 25134, ninguno a excepción de la Doble Vía Santa Cruz – Cotoca, cuenta con una disposición legal expresa de declaratoria de necesidad y utilidad pública requisito principal, para procesar la expropiación en los tramos a construirse, por ejemplo en caso que el afectado esta ilegalmente asentado, no se podrá realizar el trámite de expropiación, por lo que no existe la posibilidad del justiprecio e indemnización, por lo que en un marco de equidad se procede a reconocer un pago compensatorio por mejoras en superficie.

Otra situación se presenta cuando la afectación a la propiedad es parcial y no interfiere con la funcionalidad de la misma, aunque el poseedor tenga fehacientes los documentos que acrediten su derecho propietario, la afectación realizada se compensa con la plus valía del bien inmueble, lo que se genera por la construcción de la carretera que valoriza el bien, consecuentemente no existe indemnización ni compensación.

I.3.6.2.- Por Compensación.

El término compensar tiene, entre otros significados, el de "Dar alguna cosa o hacer un beneficio en resarcimiento del daño, perjuicio o disgusto que se ha causado", comúnmente los gobiernos usan el poder del dominio eminente cuando

la adquisición de bienes inmuebles necesarios para completar un proyecto público como por ejemplo: La construcción de una carretera y el poseedor de la propiedad requerida es reticente a negociar el precio de su venta, al determinar el valor de la compensación que es objeto de lo expropiado, en un primer momento, ambas partes pueden llegar a un mutuo acuerdo sobre el importe del justiprecio, ya que en muchas jurisdicciones el poder del dominio eminente está rebajado con el derecho a una compensación justa con respecto a la expropiación.⁴⁹

Al realizar la afectación, la entidad carretera ejecuta la compensación mediante la reconstrucción, reposición y reubicación ya sea total o parcialmente de un inmueble en características similares al actualmente existente, en un sector próximo al sitio donde originalmente se encontraba dicha construcción, puede ser total cuando la parte afectada produce la pérdida de la funcionalidad de la propiedad y se aplica cuando no entra en conflicto con otras construcciones próximas, la reconstrucción parcial se aplica cuando la afectación es menor al 50% y no afecta la funcionalidad del inmueble y los propietarios están de acuerdo con este tipo de solución, realizándose la reconstrucción en el mismo predio en que se encuentra la afectación. En cambio la reubicación se aplica cuando se afecta una propiedad donde el terreno restante no es suficiente para la reconstrucción de lo afectado en su interior y se cuenta con terrenos dentro de la misma área de influencia, se prioriza este tipo de solución ante el reasentamiento, a fin de evitar los efectos socioculturales que produce el traslado de un conglomerado de población hacia sitios alejados.

I.3.6.3.- Por Indemnización.

Como propietario del bien expropiado, tiene el derecho constitucional garantizado a recibir una indemnización justa por la propiedad que se comprará de usted aunque tiene el derecho de recibir dicho resarcimiento, se hará una evaluación e

⁴⁹ Pagina Web. www.Wikipedia.com

investigación completa de su propiedad para determinar el valor de la propiedad de acuerdo con las normas establecidas, tan pronto se pueda completar el trabajo de evaluación y análisis, se le proveerá una oferta por escrito de la cantidad total del valor aprobado, también se le informará en la oferta escrita tocante a la opción de retener cualquier edificio u otras mejoras situadas en el terreno necesario para el Derecho de Vía ya que es de importancia que su decisión tocante a la oferta por su propiedad se haga cuanto antes para que no se dilate la conclusión del proyecto de carreteras o transportación buscando en efecto el desarrollo de la sociedad.

Este tipo de compensación es la indemnización monetaria, el cual se aplica a afectaciones de terrenos con cultivos, afectación de terrenos de uso y vocación urbana sin utilización y afectación a edificaciones, en cada uno de los casos bajo condiciones específicas.

CAPITULO II

NATURALEZA JURÍDICA DEL DERECHO DE VÍA

II.1.- Derecho de Vía como Propiedad Pública Accesorio.

Establecida la importancia de las carreteras como la función que cumple se puede señalar que no existe una norma referida a obras publicas y bienes que clasifique o que otorgue la calidad especial que tienen las carreteras con todos sus elementos como bienes patrimoniales del Estado, en la iniciación de la obra vial del proyecto surgen dos problemas que afectan directamente a los trabajos, correspondiente a la falta de una normativa con rango de Ley que clasifique a las carreteras como bienes de dominio publico y establezca su afectación al uso publico, su administración, inventario y registro constituye un problema al aplicar el proceso de la Liberación en el Derecho de Vía como procedimiento de afectación de bienes al dominio publico a consecuencia de la construcción de las obras publicas, no están consolidadas específicamente como bienes de propiedad del

Estado, toda vez que todos los procesos de liberación de las obras sean carreteras o puentes a la fecha no cuentan con un registro publico, debiendo las carreteras transitar por terrenos de propiedad de terceros.⁵⁰

El Estado representado en este caso por la Administradora Boliviana de Carreteras deberá liberar el área en la que se construirá o mejorara la carretera considerando el ancho y la longitud de la misma lo que se denomina Derecho de Vía el mismo que dará lugar a que el Estado incremente su patrimonio con la transferencia de diversas propiedades, concluida la obra vial y a tiempo de su apertura plena al servicio publico, la carretera con todos sus elementos constitutivos, debe ingresar al patrimonio del Estado, sin embargo pese a las falencias normativas señaladas inciden en interminables conflictos administrativos y legales que redundan negativamente situaciones que deben ser subsanadas mediante una norma expresa ya que estos vacíos legales o contradicciones en las normas afectan directamente el proceso de ejecución y construcción de las obras de las carreteras.

II.2.- Derecho de Vía como Servidumbre Administrativa.

La mayor parte de los derechos reales (propiedad, usufructo, etc.) se refieren al derecho de una persona sobre una cosa, siendo por ello derechos de configuración positiva, la servidumbre, por el contrario, es un derecho de configuración negativa, ya que se basa en que una persona tiene derecho a que otra, propietaria de un bien jurídico, no haga algo con ese bien o permita que él haga algo, es por ello una limitación en el derecho de propiedad de otra persona, en su faceta de derecho real, la servidumbre está adherida a la cosa objeto de la misma, en caso de compraventa, sucesión, donación o cualquier otra forma de

⁵⁰ <http://www.bibliojuridica.org/libros/>

traslación de la propiedad, el derecho real sigue vigente y obliga al nuevo propietario es por ello que normalmente se debe inscribir en algún registro de la propiedad o catastro, con fines de publicidad.⁵¹ Dado que es un derecho que surge, sobre todo, en el ámbito rural, entre diferentes fincas, la más característica y extendida es la servidumbre de paso o derecho de paso, que obliga al predio sirviente a permitir el tránsito de personas o cosas por su propiedad, generalmente para acceder a otras fincas.

Para dar respuesta a las necesidades concretas de la administración pública y de un modo independiente de lo establecido en el Código Civil, han nacido las servidumbres públicas (Administrativa), aunque sin un instrumento legal de derecho público, que regule en forma genérica y global este instituto, según el tratadista Villegas Basabilbaso define a las servidumbres como un derecho real, constituido sobre un inmueble privado, con el objeto de servir al uso público.

Las servidumbres administrativas se encuentran fuera del comercio no se extinguen ni por convención ni por prescripción y pueden constituirse en una obligación de no hacer ya que el propietario sujeto a una servidumbre le obliga a no hacer alguna acción, no está obligado sino *propter rem*, es decir que si abandona el bien sobre el cual pasa la servidumbre, recién se libera de la obligación.

Por su característica las servidumbres no implican la existencia de un fundo dominante, pues aparecen como simples restricciones al derecho de propiedad, teniendo como objeto inmediato la utilidad pública, estas pueden surgir por disposiciones legales específicas o por actos y hechos administrativos, pueden extinguirse por pérdida de la cosa gravada, por transformación de la cosa que la haga incompatible con su destino, por desafectación, si la cosa pasa al dominio

⁵¹ <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia>

publico nadie tiene servidumbre sobre su propio bien y la finalización de las servidumbres se la realiza mediante convenio con el propietario.

La entidad vial tendrá derecho a obtener servidumbres para cumplir sus objetivos relacionados a las actividades y proyectos mediante la construcción, mejoramiento y conservación de las carreteras de la Red Vial Fundamental, el ejercicio de las servidumbres se realizara causando el menor perjuicio a quienes le sean impuestos, tomando en cuenta los derechos de los propietarios.

II.3.- Derecho de Vía como Derecho Personal.

Una de las preguntas mas usuales que se hacen los propietarios al momento de sufrir afectaciones es, por qué el Estado tiene el derecho de adquirir la propiedad privada, siendo estas el éxito de nuestra existencia y el desarrollo de los servicios públicos para mejorar nuestro modo de vida, son problemas que tiene el gobierno al momento de llevar a cabo las actividades relacionadas a los proyectos por ejemplo: No habría tierras para escuelas públicas, carreteras, hospitales públicos u otras actividades necesarias para nuestra sociedad y el Estado no podría proveer servicios a sus ciudadanos sin el derecho de adquirir los terrenos.⁵²

En particular, se preguntara por qué es su propiedad la que se necesita para la Liberación en el Derecho de Vía, la que prevalece para el Estado adquiriendo dichos predios por necesidad y declarados por utilidad pública son métodos de desarrollo para los diferentes proyectos propuestos por cada departamento incluyendo el desarrollo económico de la sociedad, los proyectos no se escogen arbitrariamente ya que es el resultado de esfuerzos cooperativos y la necesidad de transportación pública, segura y eficiente.

⁵² <http://www.monografias.com>

Puede estar seguro que este procedimiento fue seguido en el proyecto particular que envuelve a su propiedad, bajo nuestra forma de gobierno siendo importante los derechos del individuo ya que nuestras leyes garantizan estos derechos del individuo para todos nosotros, sin embargo dichas leyes también reconocen otro principio como el bien público siendo evidente la adquisición pública de la propiedad privada, a favor de la mayoría para el bien de toda la sociedad.

Los derechos del ciudadano individual son garantizados por el debido proceso de la ley mediante la compensación justa por esa propiedad privada para llegar a un acuerdo justo y equitativo en la compra de todos los Derechos de Vía necesarios para realizar los principales proyectos de transportación pública, sinceramente se espera que cuando la ruta, el diseño de la carretera y el proyecto en general por fin se determine, todos los ciudadanos estarán de acuerdo a que se de una justa y equitativa indemnización a los propietarios afectados ya que el proyecto caminero será utilizado al mejoramiento de la calidad de vida así como el interés general del Estado.

CAPITULO III

APLICACIÓN DE LA NORMATIVA LEGAL JURÍDICA REGULATORIA EN EL DERECHO DE VÍA

III.1.- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia de Fecha 07 de Febrero de 2009.

Si bien la Nueva Constitución Política del Estado vigente desde el 7 de febrero de 2009, establece en su Art. 298 que son competencias privativas del nivel central del Estado, la Planificación, Diseño, Construcción, Conservación y Administración de Carreteras de la Red Fundamental, estableciendo también en el texto Constitucional que los bienes del patrimonio del Estado y de las entidades publicas constituyen propiedad del pueblo boliviano, señalado en su Art. 339 párrafo II “referente a los bienes de patrimonio del Estado y de las entidades

publicas constituyéndose en propiedad del pueblo Boliviano, siendo estos inviolables, inembargables, imprescriptibles e inexpropiables; no pudiendo ser empleados en provecho particular alguno, su calificación, inventario, administración, disposición, registro obligatorio y formas de reivindicación serán regulados por Ley”.⁵³

Conceptualmente se puede definir a los caminos y su faja de Derecho de Vía, como bienes de dominio publico que se constituyen en vías de comunicación terrestre destinadas al libre transito, que se inician en la plaza principal de cada Departamento a lo que denominados Kilómetro “0” atravesando zonas urbanas y rurales que unen capitales de departamentos y provincias vinculando al país con Estados Vecinos, su uso es de carácter irrestricto y están destinados al servicio publico.

III.2.- Código Civil – Decreto Ley 12760 de fecha 6 de Agosto de 1975.

En el cuerpo legal del Código Civil en su Art. 105 (De la Propiedad) establece a la propiedad como un poder jurídico que permite usar, gozar y disponer de una cosa debiendo ejercer de forma compatible con los intereses colectivos dentro de los limites y con las obligaciones que establece el ordenamiento jurídico, cumpliendo para el efecto la función social, sin poder realizar actos que perjudican y ocasionen molestias a otros.⁵⁴

Asimismo con relación al Derecho de Vía en las carreteras la Administradora Boliviana de Carreteras mediante Decreto Supremo No. 25134 establece en dicha disposición legal el uso la defensa y explotación de las carreteras de la Red Vial Fundamental en la que se constituye propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, claramente se puede verificar que

⁵³ Constitución Política del Estado Plurinacional Art. 298

⁵⁴ Código Civil Boliviano, Decreto Ley 12760 Art. 105

en el Decreto se utiliza el concepto de propiedad así que tiene una estrecha relación con el Código Civil toda vez que la propiedad tiene la permisión de uso goce y disposición para el interés social que se encuentran reglados por una norma.

Así también el Art. 108 del mismo cuerpo legal señala que la expropiación procede mediante el pago de una justa y previa indemnización en los casos de utilidad pública y en beneficio de la colectividad al no cumplir con una determinada función social de la propiedad, dicha disposición legal claramente establece que cualquier propiedad se encuentra bajo el mismo parámetro para ser objeto de expropiación siendo que el interés general prevalece sobre el interés particular siempre y cuando se persiga el desarrollo socio económico del Estado.

III.3.- Ley No. 3507 de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras de fecha 27 de octubre de 2006.

Desde la creación y desarrollo a la liquidación del Servicio Nacional de Caminos siendo este el primer ente administrador de las carreteras de nuestro país, requirió de un proceso de transición y creación de un nuevo ente administrador que en este caso sería la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), siendo esto un cambio conveniente para nuestro país pudiendo formar nuevos lineamientos y nuevos criterios acerca de la administración de carreteras constituyéndose en un cambio provechoso y beneficioso para el desarrollo del país saliendo a un paso más a la mejor calidad de vida de Bolivia.⁵⁵ Si bien la Ley No. 3507 de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras en su Título III Art. 15 numeral romano II, en el cual establece técnicamente si es o no necesario la expropiación de determinadas áreas afectadas y que en su caso dicha afectación puede ser sometida a servidumbre, no se dispone de la reglamentación expresa para

⁵⁵ Ley No. 3507, creación de la Administradora Boliviana de Carreteras.

determinar los parámetros del análisis técnico – ambiental y económico legal para que se haga efectivo el trámite de dicha servidumbre hasta llegar a su registro.

III.4.- Decreto Reglamentario a la Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras No. 28946 de fecha 25 de Noviembre de 2006.

El mencionado Decreto tiene por objeto reglamentar parcialmente la Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006 fecha en que fue creada la Administradora Boliviana de Carreteras encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, así también en el Título III del Reglamento señala de manera textual concerniente al Derecho de Vía.

ARTICULO 24.- (DERECHO DE VIA)

- I.- A efectos de uso, defensa y explotación de las carreteras de la Red Vial Fundamental, se establece que son propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras en general y en particular por las de la Red Vial Fundamental, así como sus elementos funcionales, en el marco de lo establecido por la Constitución Política del Estado y demás normativa vigente.*
- II.- Constituye elemento funcional de una carretera, toda zona permanentemente destinada a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público vial, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, peaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.*
- III.- En el Derecho de Vía, no podrá realizarse obras ni se permitirá más usos que aquellos que sean compatibles con la conservación y la seguridad vial, previa autorización escrita y expresa, en cualquier caso de la Administradora Boliviana de Carreteras.*

- IV.-** *La Administradora Boliviana de Carreteras podrá autorizar la utilización del uso del Derecho de Vía de las carreteras de la Red Vial Fundamental para la generación de recursos propios, de acuerdo a reglamento a ser elaborado por esta institución y aprobado por su Directorio. El Derecho de Vía comprende las siguientes áreas: Arcen, calzada o faja de rodadura, la berma y la zona de afectación.*
- V.-** *La Administradora Boliviana de Carreteras podrá utilizar o autorizar el uso de la zona de afectación por razones de interés general, cuando se requiera mejorar el servicio en la carretera, para generar recursos propios o cuando así se establezca legalmente.*
- VI.-** *A objeto de evitar ocupación ilegal de la zona de afectación de las carreteras de la Red Vial Fundamental, la Administradora Boliviana de Carreteras ejercerá control permanente de las áreas de Derecho de Vía en las carreteras y en caso de ocupación o utilización ilegal procederá a la gestión jurídica para la recuperación correspondiente.*
- VII.-** *La Administradora Boliviana de Carreteras, en un plazo de noventa (90) días calendario a partir de la publicación del presente Decreto Supremo establecerá el Reglamento correspondiente para el Derecho de Vía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.⁵⁶*

Describe a la Expropiación y a la Servidumbre señalando de manera textual en su artículo 25, el mismo establece distintas situaciones en las que se aplican servidumbres, así como reconoce el pago de mejoras a poseedores y establece la consulta necesaria para el caso de los TCOs y propiedades comunitarias, campesinas o indígenas.

⁵⁶ Decreto Reglamentario No. 28946 relativa la Ley de Creación de la ABC., Art. 24 numeral I al VII

ARTICULO 25.- (EXPROPIACIONES Y SERVIDUMBRES).

- I.- En caso de que en la zona del Derecho de Vía existan propietarios cuya data sea anterior al diseño de la carretera, las entidades competentes, mediante el tramite de expropiación correspondiente, liberaran el Derecho de Vía para la ejecución de los trabajos de mejoramiento o construcción, será prioritaria la compensación con bienes del Estado y en su caso, se asignara los recursos suficientes.*
- II.- Si se establece técnicamente que no es necesaria la expropiación de determinadas áreas sino que estas sean sometidas a servidumbre, para que se haga efectiva dicha servidumbre se procesara al trámite correspondiente.*
- III.- En el caso de que los afectados no cuenten con títulos de propiedad y sean poseedores legales, de conformidad a la Ley No. 1715 de 18 de octubre de 1996, del Servicio Nacional de Reforma Agraria, la Administradora Boliviana de Carreteras, únicamente a través de las Prefecturas de Departamento, reconocerá las mejoras efectuadas en ese predio agrario.*
- IV.- Las Tierras Comunitarias de Origen - TCOs y las propiedades comunitarias campesinas o indígenas, por las características establecidas en los Numerales 5 y 6 del Artículo 41 de la Ley No. 1715 de 18 de octubre de 1996, del Servicio Nacional de Reforma Agraria, deberán ser consultadas para el uso de Derecho de Vía y acordarse una indemnización y/o compensación con la Administradora Boliviana de Carreteras, a través de las Prefecturas Departamentales.⁵⁷*

⁵⁷ Decreto Reglamentario No. 28946 relativa la Ley de Creación de la ABC., Art. 25 numeral I al IV

III.5.- Decreto Supremo No. 25134 de fecha 21 de agosto de 1998, Sistema Nacional de Carreteras.

El proceso de Descentralización del Ex – Servicio Nacional de Caminos, establece la necesidad de instaurar un Sistema Nacional de Carreteras, para la definición de las competencias a raíz de lo establecido en el Decreto Supremo No. 25060 de 2 de junio de 1998, que se traduce en la disposición normativa que regula los Servicios Departamentales de Caminos. El Decreto Supremo No. 26336 del 29 de septiembre de 2001 establece el marco institucional del Ex – Servicio Nacional de Caminos, señalando el marco legal de atribuciones, tareas, competencias y funciones del SNC; solamente en la Red Vial Fundamental, con la Promulgación del Decreto Supremo No. 25134 de 21 de agosto 1998 del Sistema Nacional de Carreteras, el mismo incorpora el concepto legal del Derecho de Vía cuya definición se encuentra en el Título III del Reglamento señala de manera textual:

ARTICULO 10.- DERECHO DE VIA.

A efectos de uso, defensa y explotación de las carreteras de la Red Fundamental, se establece que son propiedad del Estado los terrenos ocupados por las carreteras en general y en particular por las de la Red Fundamental, así como sus elementos funcionales.

Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afectada a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público vial, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

En este mismo artículo la zona de afectación consiste en la franja de terreno a cada lado de la vía, incluida la berma de (50) metros, medida en horizontal y/o perpendicularmente a partir del eje de la carretera. Asimismo se establece que en esta zona, no podrán

realizarse obras, ni se permitirán mas usos que aquellos que sean compatibles con las seguridad vial, previa autorización escrita y expresa en cualquier caso del Servicio Nacional de Caminos, instancia que podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de afectación, por razones de interés general o cuando se requiera mejorar el servicio en la carretera.

Define también como elemento funcional de la carretera a toda zona permanentemente afectada a la conservación de la misma o a la explotación del Servicio publico vial, tales como las destinadas al descanso, estacionamiento, auxilio y atención medica de urgencia, pasajes, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios, como norma complementaria se cuenta con una serie de Decretos Supremos y Leyes, que incorporan a la Red Vial Fundamental tramos camineros, declarando prioridad nacional a la construcción de los mismos y algunos casos lo declaran como utilidad publica.

Lo constituye de manera textual a la Expropiación y a la Servidumbre la misma señala:

ARTÍCULO 11.- EXPROPIACIONES Y SERVIDUMBRES.

En caso de que en la zona del Derecho de Vía existan propiedades cuya data sea anterior al diseño de la carretera, el Estado mediante el trámite expropiatorio liberara el Derecho de Vía para la ejecución de los trabajos de mejoramiento o construcción a cuyo efecto asignara los recursos suficientes.

Si se establece técnicamente que no es necesaria la expropiación de determinadas áreas, sino que estas sean sometidas a servidumbre,

para que se haga efectiva dicha servidumbre se procederá al trámite correspondiente.⁵⁸

III.6.- Disposiciones Administrativas de la Administradora Boliviana de Carreteras.

Las disposiciones legales de la Administradora Boliviana de Carreteras se encuentra establecido mediante la Resolución de Directorio ABC/022-2008 de fecha 30 de mayo de 2008, donde se aprueba el proyecto del Reglamento del Derecho de Vía en sus 47 artículos, X capítulo y cuatro disposiciones transitorias y aceptado por los Directores Ejecutivos de la Administradora Boliviana de Carreteras.

El objeto de la Administradora Boliviana de Carreteras es de regular el aprovechamiento del Derecho de Vía en las carreteras de la Red Vial Fundamental establecidas dentro del Decreto Supremo No. 28946 de 25 de noviembre de 2006 y el Decreto Supremo No. 25134 de 21 de agosto de 1998, el mismo puede determinarse como un instrumento legal y necesario para la regulación de la Red Vial Fundamental, así se evidencia en el Art. 1 inc. IV de dicho reglamento establece que la Administradora Boliviana de Carreteras podrá autorizar la utilización del uso del Derecho de Vía de las carreteras de la Red Vial Fundamental para la generación de recursos propios, señala también una definición acerca del Derecho de Vía en su Art. 2 inciso IV, el Derecho de Vía es un bien de dominio público del Estado Boliviano, constituido por la franja de terreno a cada lado de la vía de 50,0 metros mediada en horizontal o perpendicularmente a partir del eje de la carretera, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación carretera y sus servicios auxiliares.

⁵⁸ Decreto Supremo No. 25134, Sistema Nacional de Carreteras Art. 10 y 11.

III.7.- El Derecho de Vía en las Legislaciones Latinoamericanas.

III.7.1.- Legislación Peruana.

En el Perú el Derecho de Vía de las Carreteras esta normado a través del Decreto Supremo No. 20081, correspondiendo al Ministerio de Transportes fijar el ancho del Derecho de Vía en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como a las características topográficas de las regiones en las que se constituyan las obras viales, la normativa peruana indica que el Derecho de Vía es el área del terreno destinado por el Estado y la entidad competente la regulación de las áreas del Derecho de Vía para cada proyecto de infraestructura vial se realiza mediante Resolución Ministerial.⁵⁹El concepto de Derecho de Vía en los niveles de los gobiernos central, regional o local es el mismo, llamado también Faja de Ancho Variable dentro de la cual se encuentra comprendida la vía y todas sus obras complementarias en tal sentido se considera como área de dominio publico y el área del Derecho de Vía se fija en atención a la categoría y clasificación de las carreteras así como a las características topográficas de las regiones en la que se ejecuten los proyectos viales, dependiendo si se trata de una carretera nacional, departamental, regional o local atendiendo a las precisiones técnicas del caso ya que el ancho definido para las carreteras nacionales de (2) dos calzadas es de 70 – 50m, para carreteras nacionales de (1) una calzada es de 70 – 30m, para carreteras departamentales es entre 40 – 30m y para carreteras vecinales es entre 25 – 20m.

III.7.2.- Legislación Venezolana.

El Derecho de Vía esta reglamentado mediante el presente Decreto Ley No. 1.535 de fecha 08 de noviembre de 2001, con el objeto de regular el tránsito y el transporte terrestre, garantizando el derecho al libre tránsito de personas y bienes por todo el territorio nacional para la realización de actividades económicas del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas, así como lo

⁵⁹ Pagina Web. http://www.pcaing.com/foro/docs/pdf/DERECHO_DE_VIA.pdf.peru.

relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechando y administrando la infraestructura vial, que conforma el sistema integral del transporte terrestre nacional, corresponde también al Ministerio de Infraestructura, a los Estados y Concesionarios, recuperar de manera perentoria el Derecho de Vía en los casos en que haya sido invadido o perturbado en cualquier tramo de la Red Vial Estatal y Nacional, declarándose la utilidad pública e interés social en todas las obras directamente afectas a la prestación del servicio.⁶⁰

En Venezuela, se entiende por Derecho de Vía a la franja de terreno medida en proyección horizontal y perpendicular en ambos lados del eje de la vía y en forma continua, destinada a la construcción, conservación, mantenimiento y seguridad de ensanches de vía o ubicación de las instalaciones de servicios, cuyas distancias mínimas se establecerán en el Reglamento de este Decreto Ley.

III.7.3.- Legislación Colombiana.

El Derecho de Vía esta regulado mediante la Ley No. 105 que distribuye competencias y recursos entre la nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector de transporte y la Ley No. 336, regula y reglamenta el Transporte Publico Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional.

Las Leyes que regulan el Derecho de Vía, contiene disposiciones de la regulación del transporte y el transito, los perímetros del transporte y transito por carretera en el territorio colombiano, la infraestructura del transporte, las funciones y responsabilidades correspondientes los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura además de las obras por concesión, en la Ley 105 se puede verificar disposiciones básicas sobre transporte, además regulan

⁶⁰ pagina web. http://www.tsj.gov.ve/legislacion/decreto_leydetransito.pdf

procedimientos que toman consideración anchos mínimos, proyección, sanciones, entre otros y se señala la responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales son adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red Vial.⁶¹

El Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, define las políticas generales sobre transporte y el tránsito siendo que la normativa vigente establece que el Derecho de Vía es una faja de terreno cuyo ancho es determinado por la autoridad, dicho ancho se define en función a las necesidades de construcción, conservación, reconstrucción, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía, el ancho del Derecho de Vía en este caso es también variable la competencia para la determinación de este ancho variable la tiene el Ministerio de Transporte.

III.7.4.- Legislación Chilena.

En Chile la centralización de las responsabilidades de las redes viales por parte del Ministerio de Obras Públicas permite eliminar la posible duplicidad de funciones entre entidades estatales, así también le corresponde a este sector regular las entidades de los organismos que tienen en concesión, con relación a las redes viales para su explotación y aprovechamiento.

El Honorable Congreso de la República de Chile decreta mediante Ley No. 6657, estableciendo que el Derecho de Vía de una carretera o camino local, las Vías de Comunicación terrestre construidas y por construir ya sean por cooperación Estatal o Vecinal los constituye parte integrante de un Camino Local, siendo estos

⁶¹ Pagina Web. http://www.sct.gob.colombiain/normatividad/infraestructura/manual_de_proc_para_la_liberacion_del_dervia.

servicios auxiliares como las obras, las construcciones y los terrenos que sean necesarios para establecer el Derecho de Vía. La norma, señala que las fajas de los caminos son competencia de la Dirección de Vialidad y están destinadas principalmente al uso de las obras, llegando a definir el Derecho de Vía como caminos públicos de las vías de comunicación terrestre destinada al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público, se consideran también caminos públicos para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unen caminos públicos los mismos son declaradas por decreto supremo y las vías señaladas como caminos públicos en los planos oficiales de los terrenos transferidos por el Estado a particulares incluidos los concedidos a indígenas.⁶²El ancho definido para las carreteras o caminos locales a cada lado del eje del camino es de (20 metros) la cual podrá ampliarse según su necesidad, la figura legal más utilizada en la normativa chilena para la constitución del Derecho de Vía es la expropiación, la servidumbre y la donación, que son utilizados en beneficio del Estado.

III.7.5.- Análisis de la Comparación Legislativa.

Analizando las legislaciones anteriormente mencionadas se puede evidenciar que no existe un concepto unificado del Derecho de Vía, en las legislaciones analizadas, pero se puede resaltar algunos puntos importantes que coinciden con nuestra normativa legal vigente en relación al tema de investigación.

- El Derecho de Vía es un bien de dominio público y de uso irrestricto.
- El Derecho de Vía es la faja de terreno que comprende la zona destinada al tránsito, obras complementarias y seguridad.
- El Derecho de Vía tiene un ancho variable.
- El Derecho de Vía está destinado a la construcción, conservación, reconstrucción, aplicación y protección.

⁶² Pagina Web. www.monografias.com

- En la mayoría de los países cuyo objeto es el estudio y análisis de la legislación comparada existe un ordenamiento territorial y certidumbre legal de la tenencia de la propiedad, por cuanto la figura principal para la constitución del Derecho de Vía es la expropiación contemplando la figura de la servidumbre en caso de no ser necesario se aplicara la figura de la expropiación.

CAPITULO IV

IMPORTANCIA DEL DERECHO DE VÍA CON LOS SERVICIOS PÚBLICOS

IV.1.- Expropiaciones.

La modalidad reconocida en la norma para la constitución de bienes de dominio publico por razones de obra publica, es sin duda alguna la expropiación de bienes privados como un limite al ejercicio propietario particular en función al interés publico, uno de las principales problemáticas identificadas, esta en función a uno de los requisitos indispensables de la expropiación es la certidumbre respecto al derecho propietario del afectado, cabe recordar que la mayoría de los tramos camineros atraviesan, zonas rurales donde no se tiene en su totalidad el derecho propietario saneado.

La expropiación esta normada en nuestra legislación mediante Ley de Expropiaciones de 30 de diciembre de 1884, esta norma contempla requisitos para su aplicabilidad conforme lo establece el Art. 1:

- 1) Declaración solemne de que la obra proyectada es de utilidad publica previo permiso competente para ejecutarla.
- 2) Declaración de que es indispensable que se ceda o enajene el todo o una parte de la propiedad para ejecutar la obra de utilidad publica.
- 3) Justiprecio de lo que haya que cederse o enajenarse.
- 4) Pago del precio de la indemnización.

La declaración de que una obra es de utilidad pública y el permiso para emprenderla, serán objeto de una ley, o de las respectivas ordenanzas municipales, siempre que para ejecutarla haya que imponer una contribución que grave a una o más circunscripciones.

El objeto de la Ley es la expropiación forzosa por causa de utilidad pública o interés social a que se refiere el artículo Art. 298 párrafo II, numeral 26 de la Constitución Política del Estado, en la que se entenderá comprendida por cualquier forma de privación singular de la propiedad privada o de derechos o intereses patrimoniales legítimos, cualesquiera que fueren las personas o entidades a que pertenezcan.

En la etapa constructiva del proyecto vial la oportunidad en que se producen los trámites de liberación del Derecho de Vía, consecuentemente se hacen efectivas las afectaciones a las propiedades particulares, tanto en áreas urbanas, como en zonas rurales en este caso los derechos propietarios están sometidos a la Ley INRA, uno de los principales problemas que se advierte para la aplicabilidad de la expropiación es que la mayoría de las personas que van a ser afectadas en su propiedad ya sea total o parcial, por la ejecución de la obra vial, no poseen títulos de propiedad a los efectos de la aplicación de las indemnizaciones por expropiación conforme lo establece la Ley de 30 de diciembre de 1884.

Ante esta falencia de disponibilidad de los documentos que acrediten la propiedad, la entidad caminera optó por aplicar supletoriamente las políticas ambientales de compensación, existentes en las políticas de los organismos financiadores de los proyectos camineros.

Para la ejecución de los proyectos viales incorporados a la Red Vial Fundamental luego de la promulgación del Decreto Supremo No. 25134, ninguno a excepción de la Doble Vía Santa Cruz- Cotoca, cuenta con una disposición legal expresa de

declaratoria de necesidad y utilidad pública requisito principal, para procesar a la expropiación en los tramos a construirse.

En el caso que el afectado esta ilegalmente asentado, no es posible el tramite de expropiación por lo que no existe la posibilidad de justiprecio o indemnización, por lo que en un marco de equidad se procede a reconocer un pago compensatorio por mejoras en superficie, previa valorización de las mejoras, otra situación se presenta cuando la afectación a la propiedad es parcial y no interfiere con la funcionalidad de la misma, aunque el propietario tenga los documentos que acrediten su derecho propietario, la afectación realizada se compensa con el plus valía del bien inmueble, lo que se genera por la construcción de la carretera, que valoriza el bien, consecuentemente no existe indemnización ni compensación.

IV.2.- Actividades relacionadas al Medio Ambiente.

Se puede remarcar y resaltar en la Ley del Medio Ambiente uno de los objetivos mas importantes, que es el de proteger los recursos naturales y conservar el medio ambiente, hecho por el cual promueve el desarrollo sostenible con el fin de mejorar la calidad de vida y satisfacer las necesidades de la actual generación sin poner en riesgo las necesidades de futuras generaciones ya que beneficia a la población, así se puede entender claramente que el medio ambiente tanto los bosques, las tierras forestales y los recursos naturales son bienes de dominio originario y patrimonio del Estado.

El manejo sostenible y la protección del medio ambiente, los bosques y las tierras forestales se consideran como utilidad pública y de interés general del Estado ya que la valoración de las normas es de orden público y de cumplimiento obligatorio, universal, imperativo e inexcusable.

En el mismo cuerpo legal específicamente en el Capítulo IV (De la Evaluación de Impacto Ambiental) Art. 24, señala que la Evaluación de Impacto Ambiental es

aquel conjunto de procedimientos administrativos, estudios y sistemas técnicos que permiten evaluar los impactos ambientales que pueda causar una determinada obra, proyecto o actividad pública o privada, previa a su fase de inversión estas obras deben contar obligatoriamente con la identificación de la categoría de Evaluación de Impacto Ambiental que deberá ser realizada de acuerdo al nivel de Evaluación de Impacto Ambiental Analítica Integral.

Con relación al Reglamento a la Ley del Medio Ambiente Decreto Supremo No. 24176 de fecha 18 de diciembre de 1995, en su capítulo II, Art. 52, referente a los (Instrumentos de Regulación de Alcance Particular) se consideran como instrumentos a la Ficha Ambiental, Declaración de Impacto Ambiental, el Manifiesto Ambiental, la Declaratoria de Adecuación Ambiental, las Auditorías Ambientales, las Licencias y los permisos Ambientales.

Viendo desde un punto de vista tanto la Ley del Medio Ambiente como también el respectivo reglamento tiene una estrecha relación con el Derecho Vía toda vez que previa a la liberación necesariamente requiere de dichos instrumentos de regulación como la autorización de permisos de autoridad competente ambiental como también autoridad local de los cuales dan su visto bueno para la ejecución de las obras y proyectos, los cuales benefician al desarrollo de la sociedad, haciendo énfasis al criterio de la Ley del Medio Ambiente el cual dispone promover el desarrollo sostenible con el único fin de mejorar la calidad de vida y satisfacer las necesidades de la actual generación sin poner en riesgo las necesidades de futuras generaciones.

IV.3.- Aspectos en Hidrocarburos.

La nueva Constitución Política del Estado promulgada en febrero de 2009, en su artículo 359 establece que los hidrocarburos, cualquiera sea el estado en que se encuentren o la forma en que se presente son de propiedad inalienable, e

imprescriptible del pueblo Boliviano, el Estado, en nombre del pueblo Boliviano ejercerá la propiedad de toda la producción de hidrocarburos del país.

De acuerdo con el artículo 5 de la Ley No. 3058 de 17 de mayo de 2005 Ley de Hidrocarburos establece que el Estado ejercerá el derecho propietario a través de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos YPF, esta misma Ley hace mención en su artículo 128 a las Servidumbres, especialmente a las que se constituirían en la propiedad comunitaria señala que "En las tierras agrícolas, ganaderas, forestales o de conservación, que sean de propiedad o posesión individual o colectiva de Comunidades Campesinas, Pueblos Indígenas y Originarios, así como las tierras a las que hayan tenido acceso para sus actividades tradicionales y de subsistencia o que estén dentro de su área de influencia, solo se podrá solicitar la constitución de servidumbres para las actividades de Transporte y Distribución de Gas por Redes."

La norma aclara que la Servidumbre no implica la pérdida del derecho de propiedad o posesión y que las servidumbres petroleras pueden constituirse, modificarse o extinguirse por disposición de la Ley o por acuerdo de partes ya que las Servidumbres por acuerdo de partes, necesariamente debían ser homologadas por el entonces Ministerio de Hidrocarburos y por el Ministerio de Asuntos Campesinos y Agropecuarios, Ministerio de Asuntos Indígenas y Originarios, para su inscripción en el Registro de Derechos Reales del Departamento, en caso de no haber acuerdo de partes, el proceso de constitución de Servidumbres se realizara en aplicación del Código de Procedimiento Civil.

El artículo señala que se deberá pagar un monto de compensación para las Comunidades Campesinas, Pueblos Indígenas y Originarios, por las afectaciones socio-ambientales que puedan sufrir, las cuales deberían estar evaluadas por Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Reglamento Ambiental para el sector de Hidrocarburos en sus artículos 65 al 70, 74, 76 y 108 del (RAAM) establece las regulaciones técnicas para el establecimiento del Derecho de Vía de los ductos, entre dichas regulaciones se establece:

- a)** Que se debe diseñar los caminos de acceso a la ruta del ducto, para reducir la alteración que pueda causar al drenaje natural del terreno.
- b)** Mantener una zona de protección adyacente a los ríos, arroyos y lagos, a fin de no alterar el suelo y la vegetación, conservando una distancia de por lo menos 100 metros entre el Derecho de Vía y los cuerpos de agua, esta distancia no será aplicable en caso de que el ducto cruce cualquiera de los citados cuerpos de agua,
- c)** Para el levantamiento topográfico del Derecho de Vía, se debe asegurar la delimitación de los lugares de interés arqueológico y cultural, para evitar daños a estos recursos.

Asimismo se establecen normas técnicas para la preservación del medio ambiente durante la construcción, como la prohibición de tala de árboles dentro de los 100 metros adyacentes a los cuerpos de agua, evitando disponer en estos la vegetación cortada, prohibición de tala de árboles que se encuentren fuera del Derecho de Vía excepto cuando se presenten riesgos para las operaciones, la obligación de disponer en forma apropiada la vegetación cortada para evitar la erosión y fomentar la revegetación del lugar, detener las actividades si se descubren lugares de valor arqueológico o cultural, durante el desbroce u operación, hasta que la autoridad pertinente haya sido informada y adopte medidas que aseguren la protección y/o el rescate de estos recursos.

También se establecen normas técnicas para la remoción y almacenamiento del suelo para la instalación, manipuleo de la tubería y para el relleno de la zanja en el manejo de residuos sólidos, limpieza y restauración del lugar.

El artículo 108 establece que en zonas donde sea requerida la construcción de caminos nuevos o vías de acceso, se debe:

- a)** Asegurar que los acuerdos del Derecho de Vía sean negociados con los propietarios con anterioridad a la construcción de estas.
- b)** Evitar y prevenir, en lo posible, la introducción de sedimentos dentro de los cuerpos de agua.
- c)** Reducir la interferencia de las operaciones sobre el drenaje natural, en los lugares donde existan cruces a los cuerpos de agua.
- d)** Controlar estas actividades dentro del área de operaciones, a fin de reducir su interferencia fuera de dicha área, mediante el control de la erosión.
- e)** Estabilizar los bordes de los terraplenes para minimizar la erosión.

En asunto de ductos pueden presentarse las siguientes situaciones, si el Derecho de Vía de la carretera atravesara por un área definida como Derecho de Vía de un ducto petrolero, en este caso se deberá tomar en cuenta quien es el titular del Derecho de Vía ya que este puede estar constituido bajo la modalidad de servidumbre en cuyo caso la propiedad del terreno no correspondería al titular del ducto sino al dueño de la tierra, adicionalmente se deberán tener en cuenta las regulaciones técnicas y de seguridad de los ductos para que la carretera no afecte la seguridad de dichos ductos.

Si se pretende instalar un Derecho de Vía petrolero en un área declarada como Derecho de Vía de una carretera, en este caso las regulaciones de seguridad del ducto y de la carretera deberían ser compatibilizadas previamente, para conocer las posibilidades de que ambos Derechos de Vía puedan tener áreas comunes o por el contrario definirse la imposibilidad de que ambos Derechos de Vía puedan coexistir.

IV.4.- Saneamiento Agrario.

La Nueva Constitución Política del Estado promulgada en febrero de 2009, establece que el Estado reconoce, protege y garantiza la propiedad comunitaria o colectiva que comprende el territorio indígena originario, campesino, las comunidades interculturales originarias y de las comunidades campesinas. La propiedad colectiva se declara indivisible, imprescriptible, inembargable, inalienable, las comunidades podrán ser tituladas reconociendo la complementariedad entre derechos colectivos e individuales.

La Ley 1715 de 18 de octubre de 1996, Ley del Servicio Nacional de Reforma Agraria (INRA), establece la estructura orgánica y atribuciones del Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA) y el régimen de distribución de tierras garantizando el derecho propietario sobre la tierra, las actividades que se realizan en las tierras agrícolas cumplen una función económica y social, reconocen las tierras Comunitarias de Origen como los espacios geográficos que constituyen el hábitat de los pueblos y comunidades indígenas originarias a los cuales han tenido tradicionalmente acceso y donde mantienen y desarrollan sus propias formas de organización económica, social y cultural ya que estas tierras son inalienables, indivisibles, irreversibles, colectivas compuestas por comunidades que son inembargables e imprescriptibles señalados en los artículos 3 y 41 de la Ley 1715.

Se reconocen las propiedades comunitarias como aquellas tituladas colectivamente a comunidades campesinas y ex – haciendas constituyendo la fuente de subsistencia de sus propietarios las cuales son inalienables, indivisibles, irreversibles, inembargables, imprescriptibles y colectivas.

Mediante disposiciones especiales de la Constitución Política del Estado, es importante que la norma sobre Derecho de Vía considere las propiedades expropiables y las propiedades comunitarias que sean territorio indígena ya que en esta área posiblemente regirán normas comunitarias.

IV.5.- Aplicación en materia Minera.

En la nueva Constitución Política del Estado promulgada el 7 de febrero de 2009, establece que los recursos minerales son de dominio originario de la nación y que los recursos minerales no metálicos tiene carácter estratégico para el país, asimismo en su Art. 369 establece que el Estado ejercerá control y fiscalización en toda la cadena productiva minera y sobre las actividades que desarrollan los titulares de derechos mineros, contratos mineros o derechos preconstituidos disponiendo derechos a los particulares realizados mediante contratos mineros, no obstante de lo mencionado mientras se establece las regulaciones necesarias sobre esta modalidad de derechos, el Código de Minería aprobado mediante Ley 1777 de 17 de marzo de 1997 establece los siguientes tipos de derecho minero.

- a) Concesiones mineras de particulares**
- b) Concesiones nacionales de COMIBOL**
- c) Concesiones de COMIBOL**
- d) Concesiones mineras sobre derechos de COMIBOL**

Por ahora las concesiones mineras es un derecho real distinto a la de la propiedad de un predio en que se encuentra aunque aquella y esta pertenezcan a la misma persona.

Las actividades mineras según el Art. 24 del Código de Minería son proyectos de interés nacional y tienen carácter de utilidad pública cuando constituyen parte integrada del proceso de producción del concesionario u operador minero, al ser la minería una actividad de utilidad pública el concesionario puede adquirir o expropiar los terrenos que sean necesarios para la realización de sus actividades mineras dentro o fuera del perímetro de su concesión para establecer las construcciones, instalaciones, medios de comunicación y transporte que sean necesarios para la realización de sus actividades mineras.

La superposición del Derecho Minero con el Derecho de Vía en las Carreteras de la Red Vial Fundamental puede darse en las siguientes situaciones:

- a)** Cuando por el diseño de la carretera, el Derecho de Vía ocupe la totalidad o parte de una concesión minera en actividad y/o en una área necesaria para el aprovechamiento minero inclusive fuera de la concesión, para estos casos no existe ninguna previsión legal y tiene un obstáculo que el titular de la concesión minera sea también titular de la superficie del suelo, por lo que es importante establecer las previsiones legales necesarias que orienten una solución ya que en muchos casos los aprovechamientos mineros, que son de interés nacional y utilidad pública, generan fuentes de trabajos e ingresos nacionales ya sean estas departamentales o municipales, en muchas oportunidades las concesiones mineras y la carretera podrían ser compatibles, en tanto el área de operación y explotación este situada en un área diferente al que se utilizara para la construcción de carreteras y la constitución del Derecho de Vía definiendo los derechos y obligaciones para ambas partes.
- b)** Cuando el Derecho de Vía de una carretera se pretende establecer sobre una concesión minera que no esta en actividad, la Administradora Boliviana de Carreteras y el responsable de ejecutar el diseño de la carretera deberán conocer previamente todas las concesiones mineras, independientemente si esta trabajando o no, ya que la actividad minera puede cambiar de un momento a otro y activarse al momento de la construcción de la carretera o después, en este caso también es importante que la norma establezca una regulación específica previendo esta clase de problemas que nos puedan traer mas adelante con los concesionarios.
- c)** Cuando el Derecho de Vía de una carretera pretende establecerse en una concesión minera de COMIBOL, otorgada mediante contrato

a un tercero con vigencia de muchos años y cláusulas que no permitan su revolución por lo que es conveniente establecer regulaciones expresas para estos casos con el antecedente de analizar en la etapa de diseño final de la obra vial y evitar que el diseño con su Derecho de Vía afecte esas áreas.

- d) Cuando se otorga una concesión o contrato minero de COMIBOL sin considerar que involucra un área del Derecho de Vía de la carretera de la Red Vial Fundamental la Administradora Boliviana de Carreteras informara periódicamente a las instancias estatales que otorgan derechos mineros sobre las áreas declaradas como Derecho de Vía de las carreteras y así excluirlas de los nuevos contratos mineros, en todo caso se debe aplicar lo establecido en el Art. 44 del Código de Minería “Con excepción de las actividades preexistentes a la vigencia del presente código, las cuales estarán sujetas a reglamentación especial, el concesionario minero no podrá realizar actividades mineras de exploración y explotación en: Ciudades, poblaciones, cementerios y construcciones publicas o privadas la proximidad de caminos, canales, lagos, embalses, ductos, vías férreas, líneas de transmisión de energía y de comunicación hasta una distancia de 100 metros. La vecindad de los monumentos históricos y arqueológicos declarados por Ley así como de los aeropuertos y de los cuarteles e instalaciones militares hasta una distancia de 1000 metros”.

IV.6.- Servicios de Telecomunicaciones.

La Ley de Telecomunicaciones No. 1632 de 05 de julio de 1995, el mismo establece las regulaciones sobre concesiones y contratos para la operación de Redes Publicas de Telecomunicaciones y provisión de servicios de Telecomunicaciones al publico, en el Titulo V sobre el uso de bienes públicos y servidumbres establece que el titular del derecho de Telecomunicaciones tiene el

derecho de uso a título gratuito de la superficie el subsuelo o el espacio aéreo de dominio originario del Estado destinado exclusivamente a la prestación del servicio.

En relación a las servidumbres el Art. 24, establece que la autoridad competente podrá imponer servidumbres para el tendido de Redes Publicas, así como para la construcción de obras y otras instalaciones en bienes de dominio patrimonial del Estado de cualquier entidad pública, incluyendo las autonomías. La servidumbre que tenga que imponerse sobre bienes de propiedad privada se negociara directamente con el titular de la concesión y el propietario del bien, en caso de que estos no pueden llegar a un acuerdo en el plazo establecido el monto será determinado por la autoridad competente ya que el simple paso de Redes Publicas no da derecho al pago compensatorio.

El artículo 273 del Código Civil que regula el paso de líneas telefónicas, conductores de electricidad y cables para funiculares, establece que el propietario puede ser obligado en caso de necesidad a dar paso por su fundo a líneas telefónicas, conductores de electricidad aéreos o subterráneos, cables para funiculares y otros medios semejantes de aplicación industrial o agraria, así como a tolerar la construcción de obras, instalación de mecanismos y ocupaciones necesarias, con arreglo a las Leyes de disposiciones legales.

IV.7.- Servicio de Agua Potable y Alcantarillado.

El servicio publico de agua y alcantarillado se encuentran reguladas en la Ley No. 2066, Ley de Servicios de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario de 11 de abril de 2000 y el Decreto Supremo No. 24716 de 22 de julio de 1997, el artículo 7 de la Ley establece que las obras destinadas a la prestación de servicios de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario son de interés publico, tiene carácter de utilidad publica y se hallan bajo protección del Estado. El título VIII sobre el uso de bienes públicos establece que las entidades de prestación de Servicio Publico (EPSA),

sujetándose a las disposiciones contenidas en el Código Civil, tienen el derecho de uso a título gratuito, del suelo, subsuelo, aire, caminos, calles, plazas y demás bienes de uso público, que se requiera para cumplir el objeto de la concesión para la provisión de agua, así como también cruzar ríos, puentes y vías férreas cuando se trate de uso del subsuelo en áreas de bienes de uso público se deben reponer las obras afectadas, para las actividades relacionadas con la prestación de los Servicios de Agua Potable o Servicios de Alcantarillado Sanitario EPSA tiene el derecho de obtener las servidumbres necesarias para el cumplimiento de sus objetivos a solicitud del titular de la concesión se puede imponer servidumbres para el objeto de la concesión sobre bienes de propiedad privada o que sean de dominio patrimonial de cualquier entidad pública o autónoma.

El prestador de Servicios de Agua Potable o Servicios de Alcantarillado Sanitario que no llegue a un acuerdo con el propietario del suelo sobre el uso, aprovechamiento, precio o extensión del terreno necesario para la realización de obras o instalaciones, para la prestación de los servicios podrá solicitar la expropiación de las superficies que requiera cuando la imposición de servidumbre genere una desmembración del derecho propietario o se prive el derecho de propiedad de un bien, se considerara como expropiación y se procederá de acuerdo a norma legal vigente.

El Decreto Supremo No. 24716 en su capítulo sobre el Uso de Bienes de Dominio Público y de las Servidumbres establece que para la construcción de embalses, acueductos, ductos, obras hidráulicas, plantas de tratamiento, estanques de almacenamiento, cámaras, caminos de acceso y otros, se deberá considerar en el área de uso de bienes de dominio público y/o de servidumbre, no solo el terreno ocupado por las obras sino también una superficie adicional establecida de acuerdo a normas que permitan la construcción, revisión, mantenimiento y reparación de las citadas obras.

El artículo 32 establece que cuando las normas de seguridad exijan, en el cruce tuberías con caminos, calles, vías férreas y otros, el titular deberá colocar protección, señalización y otros medios de advertencia para evitar el contacto accidental con perchas, escaleras, carga de camiones y otros. Las superposiciones de las servidumbres para la provisión de Agua Potable y Alcantarillado con el Derecho de Vía de las carreteras de la Red Vial Fundamental pueden darse en las siguientes situaciones:

El Título VIII de la Ley establece la posibilidad de cruzar ríos, puentes y vías férreas, cuando se trate del uso del subsuelo en áreas de bienes de uso público, estos deben reponer las obras afectadas en plazos fijados en cronogramas, asimismo establece la posibilidad de instaurar servidumbres para el cumplimiento del objeto de la Concesión sobre bienes de propiedad privada o que sea de dominio patrimonial de cualquier entidad pública o autónoma. Estas disposiciones son complementadas con lo señalado en el Reglamento que dispone que en el cruce de tuberías con caminos, calles, vías férreas y otros el titular deberá colocar protección, señalización y otros medios de advertencia, para evitar el contacto accidental con perchas, escaleras, carga de camiones y otros, también señala que el titular del derecho debe permitir al titular de la servidumbre de provisión de agua potable la entrada de su personal de empleados y obreros, material y equipo para la construcción, mantenimiento y revisión de los equipos instalados en el predio sirviente.

Asimismo existe la posibilidad de que se establezca el Derecho de Vía de una carretera sobre una servidumbre preexistente para la provisión de agua potable y alcantarillado, al respecto no existe ninguna norma específica por lo que deberá incluirse en la disposición legal que regule el Derecho de Vía tomando como base la legislación existente.

IV.8.- Servicios de Energía Eléctrica.

La industria eléctrica se encuentra regulada en la Ley No. 1604 Ley de Electricidad de 21 de diciembre 1994 en cuyo artículo 4, establece la necesidad nacional de las actividades de interconexión, transmisión, distribución, comercialización importación y exportación de electricidad ejercidas por empresas eléctricas y autoprodutores, asimismo la Ley de Electricidad establece en su Art. 5 que el aprovechamiento de aguas y otros recursos naturales renovables destinados a la producción de electricidad, se regula por la legislación en la materia, teniendo en cuenta su aprovechamiento múltiple, racional, integral y sostenible.

El artículo 36 establece que el Titular tiene el derecho de uso, a título gratuito, de la superficie, el subsuelo y el espacio aéreo de dominio público que se requiera exclusivamente para el objeto de la Concesión o Licencia, la transmisión, así como la generación requieren de una Licencia Provisional que autorice a su titular la realización de estudios para instalaciones de transmisión y/o centrales de generador que requieran el uso y aprovechamiento de recursos naturales, uso de bienes de dominio público y/o la imposición de servidumbres y concede a su Titular derecho preferente para obtener la respectiva Licencia, estas licencias provisionales se otorgaran por un plazo máximo de tres años prorrogables a seis años.

La Ley de Electricidad establece en su artículo 37 que el titular de una Licencia de Generación tiene derecho a solicitar la declaratoria de área protegida a la zona geográfica de la cuenca de aguas arriba de las obras hidráulicas para el uso y aprovechamiento de los recursos hídricos inherentes a la respectiva licencia. El Titular tendrá la obligación de administrar y preservar a su costo el área protegida, asimismo, el Titular podrá solicitar el derecho de uso a título gratuito de los bienes de dominio público y la imposición de Servidumbres sobre bienes de propiedad privada de entidades públicas o de entidades autónomas en el área protegida.

Asimismo el artículo 38 establece la posibilidad de que a solicitud del Titular la autoridad competente pueda imponer Servidumbres para el ejercicio de la Industria Eléctrica, sobre bienes de propiedad privada o que sean del dominio patrimonial de cualquier entidad pública o autónoma ya que el ejercicio de las Servidumbres debe realizarse causando el menor perjuicio a quienes les sean impuestas.

Dependiendo de la clase de Servidumbre, el Titular tiene derecho a utilizar los terrenos que sean necesarios para las obras, embalses, vertederos, sedimentadores, estanques de acumulación de aguas, cámaras de presión, cañerías, tuberías, centrales hidroeléctricas, geotérmicas y termoeléctricas con sus dependencias, caminos de acceso y en general todas las obras requeridas para las instalaciones hidroeléctricas, geotérmicas, termoeléctricas y eólicas.

La Servidumbre de línea eléctrica y subestación confiere al Titular el derecho de tender conductores por medio de postes, torres o conductos subterráneos e instalar subestaciones aéreas o subterráneas, de maniobra o de transformación, relacionadas con la respectiva línea eléctrica, esta Servidumbre no impide que el propietario del predio sirviente pueda cercarlo y edificar o plantar árboles, siempre que respete las alturas mínimas y áreas de seguridad establecidas por normas, las Servidumbres pueden establecerse por acuerdo libre entre partes o ser impuestas por la autoridad competente tomando en cuenta los derechos de los predios sirvientes la Servidumbre de línea eléctrica en el área rural que consista en el simple paso de una línea eléctrica no da derecho al pago de indemnización ya que el propietario del predio sirviente tendrá derecho a recibir pago compensatorio cuando, para establecer la Servidumbre, se hubiesen causado daños o perjuicios por el derribo de árboles construcciones, obras o instalaciones señaladas en el Art. 43.

En las áreas urbanas, el Titular tendrá los siguientes derechos de uso a título gratuito, respetando el patrimonio cultural y los reglamentos de las respectivas jurisdicciones municipales en materia de urbanismo:

- a)** Instalar y tender líneas aéreas o subterráneas en bienes de dominio público y patrimonial de cualquier entidad público o autónomo.
- b)** Instalar en dichos bienes, subestaciones aéreas o subterráneas.
- c)** Atravesar con las obras y líneas los bienes de dominio público o bienes afectados al servicio público.

La actividad de generación se realiza en lugares definidos, por lo que tiene importancia relativa en relación al Derecho de Vía de las carreteras, excepto por la posibilidad que tiene el titular de pedir la declaratoria de un área protegida en la zona geográfica de la cuenca aguas arriba de las obras hidráulicas para el uso y aprovechamiento de los recursos hídricos inherentes a la respectiva Licencia, en este caso el área protegida podría coincidir con una carretera en las situaciones que se mencionan mas adelante asimismo pueden presentarse superposiciones con las líneas de transmisión o las servidumbres que estas requieren, de acuerdo a las siguientes situaciones:

- a)** Si el área protegida se encuentra declarada y parte del Derecho de Vía de la carretera se superpone a dicha área protegida.
- b)** Si el Derecho de Vía de la carretera se pretende constituir sobre algún tipo de servidumbre constituida para la industria eléctrica ya sean estas acueducto, embalse y obras hidráulicas para las centrales hidroeléctricas de ducto, acueducto de refrigeración e instalaciones para las centrales termoeléctricas y geotérmicas de línea eléctrica, para líneas de transmisión, distribución o comunicación, sean estas aéreas o subterráneas; de subestación, para subestaciones aéreas o subterráneas de paso para la

construcción y uso de senderos, trochas, caminos o ferrovías de paso, para la custodia, conservación y reparación de obras e instalaciones de ocupación temporal, destinada al almacenamiento de bienes necesarios para ejecutar obras de transporte, electricidad, sobre instalaciones de transmisión pertenecientes a entidades distintas de un transmisor no existe, sin embargo al haber una disposición general de aprovechamiento múltiple, racional, integral y sostenible de los recursos naturales, debería establecerse en la norma alguna forma de conciliar el uso del Derecho de Vía con dichas servidumbres, teniendo en cuenta que en el sector eléctrico de una servidumbre de transmisor puede pertenecer a varios titulares.

CAPITULO V

LA ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS COMO ENTE ADMINISTRADOR PÚBLICO DEL DERECHO DE VÍA.

La administradora Boliviana de Carreteras fue creada mediante Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006, encargada de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental en el marco del fortalecimiento del proceso de descentralización, es una entidad de derecho publico, autarquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica - financiera, de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Publicas, Servicio y Vivienda.⁶³ La Administradora Boliviana de Carreteras estarán sujetas a la Ley No. 2027 del Estatuto del Funcionario Publico, a partir de la fecha la tuición en la administración de los peajes, pesajes y dimensiones de la Red Vial Fundamental de carreteras, serán ejercidas por la Administradora Boliviana de Carreteras, asignado el 30% de participación a las correspondientes prefecturas ahora Gobiernos Departamentales

⁶³ Ley No. 3507 de creación de Administradora Boliviana de Carreteras

V.1.- Misión de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

La Administradora Boliviana de Carreteras tiene como misión institucional la integración nacional, mediante planificación y gestión de la Red Vial Fundamental, las cuales comprenden actividades de; planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación de la Red Vial Fundamental y sus accesos, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y de la gestión pública nacional, con el fin de contribuir al logro de servicios de transporte terrestre eficiente seguro y económico.

V.2.- Atribuciones de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

La Administradora Boliviana de Carreteras tiene las siguientes atribuciones y funciones:

- a)** Realizar todas las actividades administrativas, técnicas, económicas, financieras y legales, para el pleno cumplimiento de su misión institucional.
- b)** Efectuar la planificación institucional y la programación anual de operaciones con estrictos criterios económicos, técnicos y sociales, para vivir mejor.
- c)** Realizar las actividades que comprenden la planificación y la gestión vial, mediante procesos de contratación legalmente establecidos, en el marco de transparencia, oportunidad, eficiencia y calidad.
- d)** Promover, planificar, programar, coordinar, supervisar y evaluar la ejecución de estudios y diseño de planes y programas de ejecución de obras de construcción nueva, reconstrucción, rehabilitación y/o mejoramiento, mantenimiento y conservación, atención de emergencias viales y de operación, en lo que se refiere a control vehicular de pesos y dimensiones, seguridad vial y atención de usuarios, para lograr la transitabilidad permanente y adecuada en la Red Vial Fundamental.

- e)** Fiscalizar y supervisar las actividades y las obras de mantenimiento y/o conservación y construcción, así como verificación técnica y ambiental, además de los servicios de consultoría que se realicen en la Red Vial Fundamental, independientemente de la fuente de financiamiento o entidad pública o privada, con el objeto de cumplir los requerimientos contractuales, las normas técnicas y los requisitos ambientales, de calidad y seguridad, en coordinación con las instancias gubernamentales correspondientes.
- f)** Gerenciar el permanente control de calidad, en todas sus intervenciones de manera directa.
- g)** Ejercer la función de organismo ejecutor de contratos con financiamiento externo, en proyectos de la Red Vial Fundamental, aplicando los procesos de contratación de acuerdo a la normativa correspondiente.
- h)** Incentivar la participación de microempresas, para incorporarlas a los planes de mantenimiento y/o de conservación de la Red Vial Fundamental, como medio de generación de empleo y fuentes de trabajo, con sostenibilidad y uso intensivo de mano de obra.
- i)** Administrar las unidades de proyectos especiales existentes y crear otras, cuando la ejecución de obras viales así lo requiere.
- j)** Implementar, a través de las oficinas regionales, unidades de proyectos especiales y de la estructura organizacional definida por el Directorio, los programas de capacitación necesarios para fortalecer su organización y la prestación de servicios.
- k)** Suscribir convenios, acuerdos y contratos, con entidades públicas o privadas nacionales, conducentes a un mejor cumplimiento de la misión institucional, en el marco de su competencia.
- l)** Suscribir convenios o contratos, en el marco de su competencia, a solicitud de las Prefecturas de Departamento o de los Gobiernos Municipales, para actuar como órgano asesor técnico en proyectos

viales, de caminos o carreteras, cuya administración se encuentra bajo responsabilidad de dichas entidades.

- m)** Controlar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias, relacionadas con la circulación vehicular en la Red Vial Fundamental, en coordinación con las entidades competentes.
- n)** Establecer e implementar medidas para prevenir, mitigar o reducir los impactos negativos, ocasionados en el medio ambiente por la ejecución de las obras viales en la Red Vial Fundamental, incorporando el cumplimiento de la Ley No. 1333 de 27 de abril de 1992, Ley de Medio Ambiente y su respectiva Reglamentación, en las tres etapas: Diseño, Construcción y Mantenimiento de todos los proyectos.
- o)** Tomar conocimiento y procesar las demandas quejas de los usuarios y directos beneficiarios de las carreteras de la Red Vial Fundamental, en cumplimiento de su misión institucional.
- p)** Fiscalizar directamente y/o a través de terceros, los recursos del peaje de la Red Vial Fundamental, utilizándolos exclusivamente en las actividades que promuevan, apoyen y ejecuten el mantenimiento y/o conservación vial. Se incluirán en estas actividades el costo que demande la recaudación del peaje, los del control de pesos y dimensiones su equipamiento y fiscalización por cuanto son parte del mantenimiento y/o conservación de la Red Vial Fundamental, sujeto a reglamentación especial.
- q)** Administrar en forma transparente, efectiva, eficiente y oportuna, los recursos de la Cuenta Nacional de Carreteras, bajo su responsabilidad.
- r)** Establecer y mantener una base de datos actualizada de la Red Vial Fundamental, que forma parte de la Red Vial Nacional.
- s)** Promover el desarrollo de los recursos humanos, internos y externos, en un marco de competitividad e igualdad de oportunidades,

diseñando y aplicando planes de fortalecimiento, con programas de capacitación y actualización que eleven la productividad de los funcionarios, el desempeño institucional, la calidad de las obras, el mejoramiento de los servicios de mantenimiento, control de calidad, gestión de obras y de fiscalización, en el marco de la responsabilidad social corporativa.

- t) Fomentar la investigación y el desarrollo tecnológico vial, con programas y planes que consideren los recursos humanos y tecnológicos nacionales, mediante la elaboración de manuales, normas y especificaciones técnicas, apropiadas a las condiciones nacionales.
- u) Captar recursos adicionales para su funcionamiento, mediante la explotación del Derecho de Vía de la Red Vial Fundamental y la prestación de servicios a entidades o personas públicas o privadas.
- v) Ejecutar obras en los caminos municipales de acceso a la Red Vial Fundamental que se declaren de prioridad nacional y/o de emergencia, a objeto de elevar el nivel de servicio de esas vías, como parte del desarrollo integral del país. Para cumplir esta función, el financiamiento deberá ser integral del país y previsto por los municipios involucrados.
- w) Brindar el apoyo lógico necesario que pueda requerir el Gobierno Nacional.
- x) Otras que se le confieran mediante disposición legal.

V.3.- Estructura de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

El Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras aprobará la estructura organizacional de la ABC, la misma que deberá responder a una institución con administración por resultados de alto desempeño, productividad y calidad satisfactoria de los servicios viales ofrecidos, con eficiencia en el uso de los

recursos, eficacia en los resultados y por una gestión institucional transparente, que rinda cuentas de acuerdo a lo establecido en las normas vigentes.

El Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras, esta constituido por el Presidente Ejecutivo y cuatro Directores que serán nombrados por el Presidente de la Republica ahora Estado Plurinacional de Bolivia ya que es la máxima instancia resolutive que deberá pronunciarse mediante Resolución de Directorio.

V.3.1.- Funciones del Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

Son funciones esenciales del Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras:

- a)** Delinear las políticas y directrices generales de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).
- b)** Controlar y fiscalizar el funcionamiento de la entidad.
- c)** Aprobar la Programación Operativa Anual (POA), su planificación y estrategia operativa como su correspondiente presupuesto.
- d)** Aprobar su estructura organizativa, los reglamentos y manuales que correspondan.
- e)** Definir la estructura salarial y los incentivos que sean aplicables en caso de rendimiento excepcional.

V.3.2.- Funciones del Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

Las funciones del Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras son las siguientes:

- a)** Representar a la Administradora Boliviana de Carreteras.
- b)** Implementar y ejecutar la política general de la entidad.

- c) Dirigir el funcionamiento de la entidad.
- d) Rendir cuentas de sus actos y decisiones, así como de los resultados alcanzados.
- e) Administrar los Sistemas de Administración y Control Gubernamental.
- f) Suscribir convenios con sectores sociales.

Tanto el Director Ejecutivo y el Directorio de la Administradora Boliviana de Carreteras ejercerán funciones por un periodo de cinco años.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES GENERALES

VI.1.- CONCLUSIÓN.

Si bien el Derecho de Vía es una nueva rama del derecho que regula la administración ya sea de mantenimiento, conservación, construcción e infraestructura vial de las carreteras, percibiéndose de tal modo la utilización que se le da tanto de manera técnico como jurídico ya que su aplicación es notoria en la mayoría de los países de Sudamérica, considerándose a las carreteras como bienes de dominio publico dada a su valoración que se da, siendo estas un medio de integración nacional e internacional de un país, puede constatarse en los presupuestos asignados para su construcción y utilizados permanentemente por los ciudadanos en diversas actividades comerciales y turísticas, según los anuarios estadísticos del 2006, indican que entre los años 2000 al 2005 el movimiento de pasajeros y carga por carretera a nivel interprovincial y departamental en Bolivia creció casi un 90% y paso de 12,034,256 a 23,463,059 de salidas.

En nuestro país se conoto un proceso de cambio en el año 1961 a partir de la creación de Servicio Nacional de Caminos (SNC), siendo este una entidad

encargada de la construcción, mejoramiento, mantenimiento y control de las carreteras para la mejor administración de la Red Vial Fundamental del país, de la creación se pasa a la transición abriendo las puertas a un nuevo ente rector que administre las carreteras siendo que en fecha 27 de octubre de 2006, se crea la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) con una nueva misión no solo de administrar sino que también propugne a la integración nacional ya sea mediante la planificación de proyectos carreteros a tal punto de mejorar la intercomunicación de departamentos y provincias, mediante la gestión de la Red Vial Fundamental donde comprende actividades relacionadas a la planificación, administración, estudio, diseño y sus accesos en el marco del Plan Nacional de Desarrollo y de la gestión pública nacional, con el fin de contribuir al logro de servicios de transporte terrestre eficiente y seguro misión que la Administradora Boliviana de Carreteras cumple adecuadamente siendo esto uno de sus principios rectores de los cuales se sustenta.

Se ha podido evidenciar que el concepto de Derecho de Vía no es de conocimiento de las personas que habitan en las proximidades de las carreteras, como tampoco de las instituciones que desarrollan sus tareas en estas áreas, desconociendo el Derecho de Vía, que es la franja sobre la cual se encuentran instaladas sus oficinas, no existiendo conciencia que dichas áreas, para ser ocupados deberán contar con la respectiva autorización de la Administradora Boliviana de Carreteras, con relación al ciudadano común también existe un total desconocimiento de la existencia de esta faja de terreno y el derecho que tiene el Estado sobre el mismo ya que la reacción es distinta dependiendo de las características topográficas y principalmente con relación a los diversos actores sociales y en particular con las autoridades de los diferentes departamentos del país siendo vitales para la difusión pública del Derecho de Vía.

VI.2.- RECOMENDACIONES.

Si bien el presente trabajo constituye el resultado de un análisis práctico y legal del Derecho de Vía como bienes de dominio público, el mismo pretende promover mecanismos legales para la toma de políticas de prevención que se puede observar tal como señala el análisis de la propia unidad de la Administradora Boliviana de Carreteras que no cuenta con los instrumentos legales ni humanos para defender su patrimonio, siendo una de las entidades estatales que ha falta de personal especializado en la materia administrativa que pueda contribuir a los fines institucionales de la Administradora Boliviana de Carreteras, del cual se viene arrastrando las omisiones y errores cometidos entonces que ameritan atención inmediata pero mas que nada, actitud preventiva.

Por otra parte se vio la necesidad de proponer u crear una nueva norma que pueda estar acorde a la realidad económica de la institución, lo cual no significa dejar de lado las intenciones propuestas; es mas, lo que se busca es la motivación de tomar medidas institucionales prontas a resolver el problema de investigación siendo compatibilizadas mediante la designación de profesionales especializados de planta sujeto por las normas de responsabilidad por la función pública y no así de personal limitado como los consultores que a consecuencia de un mal desempeño de labores nos pueden ocasionar grandes problemas, estos profesionales de planta deberán dedicarse íntegramente a crear una nueva norma que permita a la entidad vial el procesamiento ágil de la Liberación del Derecho de Vía, señalando que es y como se realiza la liberación y que consecuencias futuras nos traerán las superposiciones de predios que se encuentran dentro del Derecho de Vía, también deberán realizar el registro de las carreteras en propiedad del Estado.

En Bolivia la problemática de los accidentes de transito es un tema de extrema gravedad, por esa razón se recomienda a la entidad, prohibir la instalación de vallas publicitarias en las carreteras puesto que en varios países ya están

prohibidos por los constantes accidentes de tránsito que provocan, la entidad previendo estos accidentes de tránsito en las vías públicas terrestres en los que intervienen uno o más vehículos que dan como resultado daños a las personas o a la infraestructura de la carretera, estas deberán incluir en la norma a ser elaborada la prohibición de cualquier valla publicitaria con fines de seguridad vial.

BIBLIOGRAFÍA.

LIBROS CONSULTADOS.

- 1.- Adriana Rosado de Quintanilla, Lecciones de Derechos Reales.
- 2.- Apuntes de Derecho Civil I, Dr. José Cesar Villarroel Docente titular de la Carrera de Derecho UMSA.
- 3.- De Ruggiero.
- 4.- Eugenio Maria Ramírez Cruz, Teoría General de Bienes y Posesión.
- 5.- Guillermo Cabanellas, Diccionario de Derecho Usual Tomo II.
- 6.- Luís Rodolfo Arguello, Derecho Romano.
- 7.- Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas.
- 8.- Maria Eugenia Rodríguez de Terrazas, Interpelaciones Peri urbanas.
- 9.- Oscar Espinosa García, Estrategias para la recuperación de las carreteras.
- 10.- Rafael Bielsa, "Derecho Administrativo" Tomo II.

LEYES CONSULTADAS.

- 1.- Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Aprobado mediante referéndum del 25 de enero de 2009, y promulgada el 7 de febrero de 2009.
- 2.- Ley No. 1333, Ley del Medio Ambiente, del 27 de abril de 1992.
- 3.- Ley No. 1715, INRA, del 18 de octubre de 1996.
- 4.- Ley de Expropiaciones de 30 de diciembre de 1884.
- 5.- Ley 1777, Código de Minería aprobado mediante de 17 de marzo de 1997.
- 6.- Ley No. 2066, Ley de Servicios de Agua Potable y Alcantarillado Sanitario de 11 de abril de 2000.
- 7.- Ley No. 1632 de Telecomunicaciones de 05 de julio de 1995.
- 8.- Ley No. 3058, Ley de Hidrocarburos de 17 de mayo de 2005.
- 9.- Ley No. 1604, Ley de Electricidad de 21 de diciembre 1994.

- 10.- Ley No. 3506, Liquidación del Servicio Nacional de Caminos de 27 de octubre de 2006.
- 11.- Ley No. 3507, Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) de 27 de octubre de 2006.
- 12.- Decreto Ley No. 12760, Código Civil Boliviano del 6 de Agosto del 1975.
- 13.- Decreto Supremo No. 28946, Reglamento Parcial a la Ley No. 3507 de 25 de noviembre de 2006.
- 14.- Decreto Supremo No. 25134, Sistema Nacional de Carreteras de 21 de agosto de 1998.
- 15.- Reglamento del Derecho de Vía del 30 de mayo de 2008.

PÁGINAS WEB VISITADAS.

- 1.- Pagina Web. <http://www.arqhys.com/.../carreteras-historia.html>
- 2.- Pagina Web. <http://www.BibliotecaJuridica.com>
- 3.- Pagina Web: www.wikipedia.com
- 4.- Pagina Web: www.altavista.com
- 5.- Pagina Web: <http://www.abc.gob.bo/>
- 6.- <http://www.bibliojuridica.org/libros/>
- 7.- <http://www.derechoteca.com/gacetabolivia><http://www.monografias.com>
- 8.- http://www.pcaing.com/foro/docs/pdf/DERECHO_DE_VIA.pdf.peru
- 9.- http://www.tsj.gov.ve/legislacion/decreto_leydetransito.pdf
- 10.- PaginaWeb.http://www.sct.gob.colombiain/normatividad/infraestructura/manual_de_proc_para_la_liberacion_del_dervia
- 11.- http://www.mundoanuncio.bo/anuncio/vallas_publicitarias_.html