

Universidad Mayor de San Andrés
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Carrera de Derecho
PETAENG



TRABAJO DIRIGIDO

**“PROPONER POLÍTICA DE EJECUCIÓN, SOBRE
VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN EL MUNICIPIO DE
COPACABANA”**

POSTULANTE: KARINA ISABEL TAPIA ZUÑIGA

TUTOR ACADEMICO: MSc. Dr. RUDY CHÁVEZ SALAZAR

LA PAZ - BOLIVIA
2023

Agradecer a la Universidad Mayor de San Andrés y Docentes distinguidos e idóneos que guían en la formación de los estudiantes en la parte de la formación intelectual y social, un agradecimiento especial a mi Tutor: MSc. Doctor Rudy Chávez Salazar por permitirme realizar mi trabajo y guiarme en el proceso con su asertividad.

Agradecer al Dr. Edwin Alejandro Machicado Rocha, por su aptitud idónea y precisa.

RESUMEN:

“PROPONER POLÍTICA DE EJECUCIÓN, SOBRE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN EL MUNICIPIO DE COPACABANA”

El Municipio de Copacabana, uno de lugares más visitados de Bolivia, el atractivo principal el Lago Titicaca y sus islas, el único medio de transporte sin los vehículos acuáticos, generando actividad económica por flujo turístico, se analizará normas relacionadas para la implementación de impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos, describiendo su actividad laboral, rutas, destinos, flujo turístico, explicando el Reglamento de Unidad Marina Mercante.

Según C.P.E. la Ley 031, enfatiza las autonomías, descentralización, competencias, facultades y composición de gobiernos autónomos, la ley 154 clasifica, define los tributos, el artículo 7 señala: impuesto de dominio departamental a la propiedad de vehículos a motor para la navegación aérea y acuática, donde no existe, la creación de tributos en niveles de gobierno autónomo basada en principios generales según la C.P.E.

El flujo turístico en Bolivia, según censo 2012 permite cuantificar el turismo receptor 1.357.170 mil visitantes extranjeros, Copacabana ocupa el tercer lugar con 8.8%, asimismo según Vice Ministerio de Turismo el Lago Titicaca alcanzo más de 138.000 visitantes anual, teniendo en cuenta el gasto medio por día (\$us 61.4) por visitante extranjero.

La Federación Lacustre conformada por 30 asociaciones cada asociación entre 27 - 30 socios, existe 5 asociaciones comunitarias lacustres conformadas entre 5 y 7 socios por asociación, según entrevistas obtuvimos: actividad laboral, precio del pasaje, gastos, costos de

mantenimiento de las lanchas, tomando una cuantía media de flujo turístico obtuvimos un promedio de ingreso medio por mes, con una estimación de ingreso ganancial adecuado.

Mediante esta investigación podemos determinar que la propuesta : “Ley de Impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos a motor” en el Municipio de Copacabana, se puede viabilizar e implementar este impuesto, siendo que los vehículos acuáticos generan un ingreso estimado favorable, impuesto de dominio Departamental de La Paz sustentada por normas pertinentes.

CONTENIDO

Agradecimiento.....	I
Resumen.....	II
Índice.....	IV
Índice de Cuadros.....	VIII

ÍNDICE

Introducción.....	1
CAPITULO I.....	3
MARCO REFERENCIAL	3
1.1. Planteamiento del Problema.....	3
1.2. Objetivos de la Investigación	4
1.2.1. Objetivo Genaral	4
1.2.2. Objetivos Especificos	4
1.3. Justificación.....	4
1.3.1. Justificación social.....	4
1.3.2. Justificación jurídica.....	5
1.4. Metodología.....	5
1.4.1. Método Analítico.....	5
1.4.2. Método Dialectico	6
1.4.3. Método Propositivo	6
1.5. Marco Teorico	6
1.6. Marco Conceptual.....	8
CAPÍTULO II.....	12
MARCO JURIDICO.....	12
2.1. Marco Legal Boliviano.....	12
2.2. Análisis de las Competencias en la Constitución Política del Estado.....	13

2.3.	Análisis de la Ley 031 “Ley Marco de Autonomías y Descentralización”.....	14
2.3.1.	Definición de Autonomía.....	16
2.4.	Ley de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio Nacional, Departamental y Municipal.....	17
2.4.1.	Clasificación de impuestos "autonómicos".....	18
2.4.2.	Creación de tributos en los niveles autonómicos.....	20
2.4.3.	Procedimiento para la creación de tributos.....	22
2.4.4.	Imposición por parte de los niveles autonómicos.....	24
2.5.	Gobierno Autónomo Departamental De La Paz	27
2.6.	Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopó y Salar de Coipasa (TDPS).....	29
CAPITULO III		32
PRESENTACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO		32
3.1.	Departamento Autónomo de La Paz.....	32
3.1.1.	Geografía	32
3.1.2.	División política.....	32
3.1.3.	Límites.....	34
3.1.4.	Clima.....	34
3.1.5.	Hidrografía.....	34
3.1.6.	Aspectos Economicos.....	35
3.2.	Municipio Autónomo de Copacabana	36
3.2.1.	Ubicación geográfica del Municipio de Copacabana	38
3.2.2.	Límites territoriales.....	39
3.2.3.	División política de Copacabana	39
3.2.4.	Población de Copacabana.....	39
3.3.	Ubicación, descripción y jurisdicción del lago Titicaca.....	41
3.3.1.	Clima	42
3.3.2.	Principales afluentes:.....	42
3.3.3.	Penínsulas del lago Titicaca	42
3.4.	Las Islas	43

3.5.	Principales atractivos turístico.....	44
3.5.1.	Isla del Sol.....	44
3.5.2.	Isla de la Luna.....	45
3.5.3.	Yumani	45
3.5.4.	Las Mil Escalinatas de Saxamani	45
3.5.5.	La "Chinkana" (Laberinto)	45
3.5.6.	El palacio de Pilkokaina	46
3.5.7.	Templo Ñan Uyu.....	46
3.6.	Otros Atractivos en el Lago Titicaca.....	46
3.6.1.	Sampaya	46
3.6.1.	Yampupata.....	47
3.6.2.	Andenes pre-hispanicos.....	47
CAPITULO IV		48
TRANSPORTE FLUVIAL – FLUJO DE TURISMO – ACTIVIDAD LABORAL Y CONDICIONES LABORALES DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS.....		48
4.1.	Transporte Fluvial.....	48
4.1.1.	Transporte fluvial lacustre o cuenca endorreica	48
4.2.	Flujo de turismo.....	49
4.2.1.	Flujo de Turistas en el Municipio de Copacabana Lago Titicaca	50
4.2.2.	Gasto de turismo receptor.....	52
4.2.3.	Análisis de flujo de turismo en Copacabana (2015-2019).....	54
4.3.	Asociaciones De Vehículos Acuáticos.....	55
4.4	Rutas y destinos de vehículos acuáticos	59
4.4.1.	Vías navegables	59
4.4.2.	Rutas y destinos	60
4.5.	Actividad laboral del transporte Federación Lacustre.....	62
4.5.1.	Lanchas Con Capacidad De 15 A 20 Pasajeros.....	64
4.5.2.	Lanchas Con Capacidad De 30 A 40 Pasajeros.....	66
4.6.	Condiciones laborales de vehículos acuáticos.....	69
4.7.	Unidad Marina Mercante.....	71
CAPITULO V		75

REGLAMENTO MUNICIPAL DE REGISTRO DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN COPACABANA.....	75
5.1. Importancia de su regulación.....	75
5.2. Reglamento Municipal de Registro de Vehículos Acuáticos en Copacabana.....	78
5.3. Bases jurídicas para la ejecución de política tributaria sobre vehículos acuáticos a motor.....	80
5.4. PROPUESTA.....	83
“PROPONER POLÍTICA DE EJECUCIÓN, SOBRE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN EL MUNICIPIO DE COPACABANA”	
LEY N.º 154 “LEY DE CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE IMPUESTOS Y DE REGULACIÓN PARA LA CREACIÓN Y /O MODIFICACIÓN DE IMPUESTOS DE DOMINIO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS”.....	83
SECCION II IMPUESTO DE DOMINIO DEPARTAMENTAL	84
LEY DE IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS MOTOR.....	84
CAPITULO VI.....	88
CONCLUSIONES.....	88
ANEXOS	90
Anexo 1 Figuras - Isla de sol - Isla de la Luna - Yumani.....	91
Anexo 2 Figuras - Escalinatas de Saxami - Chinkana - Templo de Pilkokaina.....	92
Anexo 3 Figuras - Templo Ñak Uyu - Sampaya - Yampupata.....	93
Anexo 4 Entrevista a Silverio Arwata.....	94
Anexo 5 Fotos - Siverio Arwata - Salidas a la Isla del Sol.....	98
Anexo 6 Fotos - LLegadas de La Isla del Sol.....	99
Anexo 7 Entrevista a Ruth Llanquichoque Concejal de Copacabana.....	100
BIBLIOGRAFÍA	91

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N.º 1	Principales Lugares Turísticos Visitados en Bolivia.....	50
Cuadro N.º 2	Lugares Turísticos Visitados en Bolivia.....	51
Cuadro N.º 3	Características Demográficas de Visitantes Extranjeros.....	52
Cuadro N.º 4	Por Condición de Genero.....	52
Cuadro N.º 5	Turismo Receptor: Lugares Visitados y Estadía Media.....	53
Cuadro N.º 6	Visita de Atractivos Turísticos por los Visitantes Extranjero	54
Cuadro N.º 7	Llegada de Visitantes 2012 – 2023.....	54
Cuadro N.º 8	Servicio de Transporte Lacustre Turístico en el Municipio De Copacabana.....	61
Cuadro N.º 9	Detalle de precio del pasaje.....	64
Cuadro N.º 10	Detalle de Costos.....	65
Cuadro N.º 11	Detalle de Gasto.....	65
Cuadro N.º 12	Detalle de Ingreso.....	65
Cuadro N.º 13	Detalle Utilidad Anual.....	66
Cuadro N.º 14	Detalle de Costos	66
Cuadro N.º 15	Detalle de Gastos.....	66
Cuadro N.º 16	Detalle de Ingresos	67
Cuadro N.º 17	Detalle de Utilidad Anual.....	67
Cuadro N.º 18	COMPETENCIA DE LA CAPITANIA DE PUERTO.....	74

INTRODUCCION

“El turismo en Bolivia en los últimos años se ha convertido en una fuerte potencia para el crecimiento y su desarrollo económico, impulsado por los atractivos naturales, arqueológicos y culturales que tiene el país.”¹

El desarrollo de la actividad turística en Bolivia y en particular en el departamento de La Paz ha alcanzado cifras significativas en el orden de visitantes extranjeros y nacionales, así como en los ingresos económicos derivados de la misma.

En el Municipio de Copacabana la principal actividad económica es el turismo, cuenta con una variedad de recursos naturales y culturales turísticos, es uno de los principales destinos turísticos del país. Ante este panorama el servicio de transporte acuático en el Municipio Copacabana genera una actividad económica, debido principalmente a la creciente actividad turística sustentable de la zona.

Según normativa boliviana, bajo las directrices de la Constitución Política del Estado, se ingresó a una nueva etapa como Estado Plurinacional pero principalmente al de las Autonomías, “Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Bóñez”, donde se diferencian las Autonomías Indígena Originaria Campesina, la Autonomía Departamental, la Autonomía Municipal y la Autonomía Regional (LEY N° 031). A partir de estas competencias se proporciona mayores atribuciones y funciones a los diferentes gobiernos autónomos para el cumplimiento de sus obligaciones, entre ellas financiar los planes de desarrollo público y otras actividades, debiendo generar sus propios recursos dentro lo permitido en el marco normativo nacional.

Es en este sentido los recursos provenientes de los ingresos tributarios llegan a ser de gran importancia, así como la obtención y las repercusiones que puedan llegar a generar a nivel

¹ Periódico El Diario, sección Economía, 17/08/2012.

social; ante estas condiciones la "Ley 154 de Clasificación y Definición de Impuestos y Regulación para la Creación y/o Modificación de impuestos de dominio de los Gobiernos Autónomos" establece una clasificación y el dominio que pueden ejercer los diferentes gobiernos autónomos.

En lo que corresponde a la propiedad de vehículos acuáticos a motor, establece la creación de un impuesto de dominio departamental, que podría generar recursos importantes, ya que es una actividad económica generada por el turismo, aspecto que se tratara de explicar con este estudio, donde se referirán los aspectos básicos sobre el impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos según las normativas pertinentes, la actividad económica del transporte lacustre, y el flujo de turismo que se genera en el Municipio de Copacabana.

Los ingresos generados del impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos, cumplirá un rol fundamental en la economía departamental, se convertirá en una fuente catalizadora de desarrollo social turístico y económico, debido a que se contribuirá a la generación de obras en beneficio de la población. Precisamente, para la ejecución de estas obras, es imprescindible que el Gobierno Departamental de La Paz cuente con suficientes recursos económicos, con los cuales pueda afrontar los diversos gastos que estas demandan.

CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL

1.1. Planteamiento Del Problema

La actividad del Turismo se consolida como una de las principales actividades económicas, siendo generadora de recursos económicos, en Bolivia es la cuarta actividad económica después de una cadena productiva, en los últimos años se ha generado cambios importantes que se concentran en una actividad de turismo comunitario, dando paso al turismo rural organizado en su conjunto.

Dentro de los atractivos turísticos más visitados esta lago Titicaca, considerado como uno de los destinos turísticos más importantes a nivel nacional, así como las diferentes comunidades situadas en el lago, el único medio de transporte público son los vehículos acuáticos, generando una (ACTIVIDAD ECONOMICA POR EL FLUJO DE TURISMO) a diferentes comunidades, Isla del Sol, Isla de la Luna, Samaipata, Islas Flotantes y otras comunidades, donde aparentemente se puede proponer un impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos a motor.

Ante este panorama se plantea las siguientes preguntas:

- ¿Sera viable la implementación de un impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos en el Municipio de Copacabana?
- ¿Cuál es el flujo de turistas que visitan el Municipio de Copacabana?
- ¿Cuál es la actividad laboral frecuente del transporte lacustre?

1.2. Objetivos de la Investigación

1.2.1. Objetivo General

- Analizar la implementación de un impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos, siendo una actividad económica de transporte de servicio público, generado por el flujo de turistas extranjeros y nacionales.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Analizar las normativas de autonomías y competencias, en materia de impuestos referidos al Gobierno Autónomo Departamental de La Paz y Gobierno Autónomo Municipal.
- Describir el flujo de turistas extranjeros que visitan el Municipio de Copacabana.
- Describir las rutas y destinos del transporte lacustre en el Municipio de Copacabana
- Explicar la actividad laboral frecuente del transporte lacustre.
- Describir el Reglamento de la Unidad Marina Mercante.

1.3. Justificación

El presente trabajo de investigación es un aporte al conocimiento científico de la Ciencia del derecho tributario por lo que se concreta las siguientes justificaciones.

1.3.1. Justificación social.

Asimismo, la investigación realizada es de beneficio para la sociedad boliviana se evidencia

que la Autonomía trajo consigo un cambio estructural del Estado y reparto de competencias que por mucho tiempo estuvieron centralizadas para asignarlas, transferirlas o delegarlas a otros niveles de gobiernos más cercanos a la población, lo que a su vez devino en progreso y calidad de vida para los habitantes así como en la integración del país a pesar de la variedad de niveles de gobierno que se reconocieron en la norma constitucional y de las diferencias culturales, lingüísticas, étnicas o de cualquier índole que coexisten en el territorio nacional.

1.3.2. Justificación jurídica

El presente trabajo se justifica jurídicamente puesto que, en la actualidad, con la Constitución Política del Estado Plurinacional, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, la ley Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Dominio de los Gobiernos Autónomos, podemos administrar y fiscalizar nuestros recursos como lo establece la ley.

Es necesario adoptar mediante mecanismos adecuados de recaudación de tributos, para generar recursos que puedan ser utilizados en políticas públicas en el Municipio de Copacabana.

1.4. Metodología

El modelo de investigación empleado es el *teórico dogmático*, las fuentes de investigación empleadas son principalmente la bibliográfica que comprende las fuentes materiales tales como las leyes, doctrina y jurisprudencia relacionada para entender los antecedentes históricos y normativos de las problemáticas planteadas, partiendo del análisis del proceso autonómico.

1.4.1. Método Analítico

Se hará un análisis de las condiciones actuales de operación de servicio de transporte turístico lacustre a diferentes comunidades, Isla del sol, Isla de la Luna, Islas flotantes y otros lugares turísticos. En nuestra investigación determinaremos, el flujo de turistas, las rutas, horarios, y si

están reglamentados por alguna normativa.

1.4.2. Método Dialectico

“Es un método universal que nos permite interpretar de manera comprensiva la realidad circundante, tomando en cuenta aspectos estructurales relacionados con la problemática social y jurídica, con la finalidad de realizar conclusiones objetivas.”²

En este sentido este método nos permitirá interpretar la realidad social, natural y su actividad laboral de los vehículos acuáticos, con la finalidad de poder realizar conclusiones objetivas.

1.4.3. Método Propositivo

Se elaborará una propuesta de una ley de impuesto a los vehículos acuáticos para contribuir en el incremento de la recaudación tributaria en el Gobierno Departamental de La Paz, sustentado en la actividad de servicio de transporte lacustre, que generan ingresos económicos

1.5. Marco Teórico

Análisis de la Teoría Estructuralista, con relación a las políticas de ejecución tributaria a vehículos acuáticos.

La teoría estructuralista es un orden, ordenamiento según ciertas reglas, pero es también, la "dependencia entre los hechos de un sistema" o como lo expresa Frosini para la ciencia jurídica, si el derecho es el conjunto de formas en que se objetiva la acción y forma "la entendemos no como lo opuesto a "contenido" o "materia", sino como forma interna de la acción misma, estructura es esa forma interna de la acción se caracteriza por un enfoque empirista caracterizado

² VARGAS teórico y Conceptual Flores Arturo; “Guía Practico para la Elaboración de Tesis” Pag.96

por el utilitarismo otorgado a las acciones que deben sostener el orden establecido en las sociedades.³

Todos los aspectos de la realidad, sea esta físico-química, matemática, lingüística, social, política, etc., pueden ser analizados como estructuras, y una estructura, en la ya clásica definición de Jean Piaget, en su obra *El Estructuralismo*, es una totalidad integrada por elementos que se relacionan entre sí con arreglo a unas leyes.⁴

Para Fernando Mora el estructuralismo jurídico amplía su concepto: La tendencia nueva es ampliar el ámbito de la estructura jurídica reconociendo dentro del ámbito de la misma no solamente la "acción objetivada" en la norma, sino también todo el fenómeno que nace de la interacción entre la acción a secas y la acción objetivada, es decir la norma. Por otra parte, la tesis originaria ha llevado al derecho a un análisis sincrónico de sus fuentes: puesto que "concebida bajo el perfil normativo, toda fuente de producción de Derecho (en un sistema continental) no puede sino reducirse a la "fons fontium", que es la ley en la que se compendia y se realiza toda la vida de los sistemas jurídicos, y en la que vienen a coincidir tanto la fuente de cognición del Derecho, cuanto aquella de calificación jurídica (de formación) porque sólo la ley tendrá el poder de conferides una validez objetiva "erga omnes".⁵

"El reino de los códigos y de los artículos de leyes un reino de símbolos, con propio significado precisamente en cuanto signos que nos reenvían a los signos expresivos de realidad de la acción; el problema es ciertamente, el de establecer en primer lugar la máxima coherencia posible entre y en consecuencia también entre los signos mismos de una totalidad de la oración, del discurso, reconociendo en tal coherencia la expresión de una implícita exigencia de estructuralidad" el significante y el significado (la norma debe interpretar de la mejor manera posible la acción).

³ <https://www.studocu.com/es/document/universidad-complutense-de-madrid/derecho/tema-apuntes>.

⁴ <https://www.studocu.com/es/document/universidad-complutense-de-madrid/derecho/tema-apuntes>.

⁵ <https://www.inif.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/2022/05/XI/No.32/Estructuralismo-y-Derecho.pdf>. (Mora, Fernando; *Estructuralismo y Derecho*)

La teoría estructuralista, considera la sociedad general como una estructura, integrada por sub estructuras, serian todos los aspectos de la realidad, sea esta físico-química, matemática, lingüística, social, política, derecho, etc., pueden ser analizados como estructuras.

El tema que nos compete se relaciona con las acciones laborales de los propietarios de vehículos acuáticos, estos vehículos acuáticos forman parte de una Federación formado por 11 asociaciones, de transporte fluvial en el Municipio de Copacabana misma que tiene un estatuto y por consiguiente es una estructura social, las personas que integran este sector tienen su propia obligación, en caso de cambio, la estructura laboral económica se mantiene, por otra parte al implementar mecanismos jurídicos para regular esta asociación económica, la norma en si debe ser estructurado objetivamente con un estudio social económico vinculado a este sector.

La norma es un nexo de unión entre el subsistema, físico-coactivo, económico y social; precisamente necesario para el sistema de una estructura social, en este caso es la (Federación de vehículos acuáticos), la norma jurídica expresa valores sociales, se intentará primero a la socialización para que los socios puedan adecuarse primero a la norma prescrita, de lo contrario tendría una sanción patrimonial. El carácter de la norma es coactivo en su misma estructura real que configuran las relaciones sociales, según el modelo pretendido por la subestructura, tomando en cuenta las fuentes de la norma, la ley, costumbre, jurisprudencia, doctrina y principios generales.

1.6. Marco Conceptual

1. AUTONOMÍA

Potestad de decidir la propia organización y ejercer funciones, públicas o privadas, sin más limitaciones que las establecidas en la Constitución y las leyes, descentralización, estatuto de autonomía, independencia, principio de autonomía.⁶

⁶ <https://dpej.rae.es/lema/autonomia>

2. ASOCIACIÓN Y COOPERATIVA

Son organizaciones constituidas legalmente mediante personería jurídica, dedicadas a la actividad naviero-mercante en los ámbitos Fluvial y Lacustre de acuerdo a sus estatutos.⁷

3. AGENCIA DE TURISMO NAVIERO

Son empresas de turismo que incursionan en la actividad naviero-mercante, con embarcaciones propias o fletadas en los ámbitos marítimo, fluvial y lacustre.⁸

4. COMPETENCIA

Competencia es la atribución jurídica otorgada a ciertos y especiales órganos del Estado que permiten asesorar bienes y derechos a la empresa para tener pretensiones procesales con preferencia a los demás órganos de su clase.⁹

Competencia es la titularidad de atribuciones ejercitables respecto de las materias determinadas por la Constitución Política del Estado y la ley. Una competencia puede ser privativa, exclusiva, concurrente o compartida, con las características establecidas en el Artículo 297 de la Constitución Política del Estado ¹⁰

5. COPACABANA

Llamada Copacabana por los españoles, el nombre precolombino viene de la deidad andina "Copakawana", viene de las palabras aymaras "khota- lago" y "Khahuaña- mirador". Copacabana sería pues salvando la alteración fonética de las dos palabras vernaculares - Mirador del Lago.¹¹

6. CABOTAJE

Es el transporte de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un estado (puertos, aeropuertos, etc.) sin abandonarlo. Originalmente se refería a la navegación,

⁷ www.mindef.gob.bo/maritima/NormativadelaUnidadMarinaMercanteREGLAMENTOEMPRESASYAGENCIAS

⁸ Ídem.

⁹ [https://es.wikipedia.org/wiki/Competencia_\(derecho\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Competencia_(derecho))

¹⁰ http://www.planificacion.gob.bo/uploads/marcolegal/LeyN°031DEAUTONOMIAS_Y_DESCENTRALIZACION.pdf

¹¹ SANTA CRUZ, Víctor; Historia de Copacabana; Ediciones Camarlinchi segunda edición; La Paz Bolivia 1971; pág. 25

pero actualmente se aplica también al transporte aéreo y al transporte¹²

7. IMPUESTO

Toda prestación obligatoria en dinero o en especie, que el Estado en ejercicio de su poder de imperio exige, en virtud de la ley, sin que se obligue a una contraprestación respecto al contribuyente directamente relacionada con dicha prestación.¹³

8. LEY:

Es la manifestación de la voluntad colectiva dirigida a regular la actividad de los ciudadanos de órganos públicos. Particular, es la que comprende tan solo una clase de ciudadanos.¹⁴

9. LICENCIA DE OPERACIÓN

Es el documento expedido por la Unidad de Marina Mercante después del registro de una empresa naviera, agencia naviera, cooperativa, asociación o actividades conexas, para que esta pueda desarrollar y operar legalmente sus actividades.¹⁵

10. MUELLE

Obra portuaria para ofrecer un paramento vertical con calado suficiente para permitir que las embarcaciones atraquen de costado y puedan así efectuar operaciones de carga y descarga, embarque y otros.¹⁶

11. NAVEGACION FLUVIAL

Son embarcaciones que realizan a través de los lagos, ríos, riberas o canales, movilizandocarga y/o pasajeros entre dos o más puertos ubicados en las riberas de estos lagos uniendopuntos geográficos diferentes, en el ámbito nacional e internacional.¹⁷

¹² <https://es.wikipedia.org/wiki/Cabotaje>

¹³ TAVELA, Salvat Orlando; “Diccionario Tributario”; pág. 139.

¹⁴ TAVELA, Salvat Orlando; “Diccionario Tributario”; pág. 177.

¹⁵ Normativa de la Unidad Marina Mercante/REGLAMENTO EMPRESAS Y AGENCIAS

¹⁶ LEY N° 165; LEY GENERAL DE TRANSPORTE; Gaceta Oficial de Bolivia; de 16 de agosto de 2011; pág. 88

¹⁷ SOPENA, Ramón; “Diccionario Enciclopédico Sopena”; Tomo V; pág. 2917.

12. REGISTRO

Es la inscripción de las empresas y agencias navieras, cooperativas, asociaciones, clubes náuticos y otras sociedades conexas dedicadas a la actividad naviero-mercante que lleva la Unidad de Marina Mercante a través del área respectiva.¹⁸

13. POLÍTICA

Arte de gobernar, o alarde de hacerlo, dictando leyes y haciéndolas cumplir, promoviendo el bien público y remediando las necesidades de los ciudadanos y habitantes de un país. Traza o arte para concluir un asunto, para aplicar los medios aun fin.¹⁹

14. TRANSPORTE

Se denomina transporte al traslado de un lugar a otro de personas y carga. Para efectos de la presente Ley, la definición de transporte sólo hace referencia al traslado en unidades motorizadas o no motorizadas de transporte, sin considerar ductos, líneas de electricidad o líneas de telecomunicación.

14. VEHÍCULO

Cualquier artefacto como coche, carruaje embarcación, aeronave, y cuanto sirve para transporte o llevar con facilidad algo de uno a otro punto o de una persona a otra. Circulación todo artefacto o aparato de circulación por vías públicas como coches, carros, tranvías, autobuses.²⁰

¹⁸ Normativa de la Unidad Marina Mercante/REGLAMENTO EMPRESAS Y AGENCIAS

¹⁹ CABANELLAS, Guillermo, “Diccionario Jurídico Elemental”, pág. 310

²⁰ CABANELLAS, Guillermo; “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”; pag.321.

CAPÍTULO II

MARCO JURIDICO

2.1. Marco Legal Boliviano

La Asamblea Constituyente aprobó la Constitución Política del Estado Plurinacional (CPE) el 25 de enero de 2009 por Referéndum y fue promulgada el 7 de febrero del mismo año, con el reto histórico de construir un Estado Social de Derecho Plurinacional Comunitario, que contempla una "Bolivia Autónoma" y lo que ello deriva en los distintos ámbitos del Estado.

El artículo 269. Constitución Política del Estado Plurinacional determina que la Entidad Territorial Autónoma, tiene calidad jurídica institucional de autonomía, que cuenta con población, y territorio, sea municipal, departamental, regional o indígena originario campesino.

Las Entidades Territoriales Autónomas se clasifica en entidad territorial departamental, entidad territorial municipal, entidad territorial regional y entidad territorial indígena originario campesino, no existiendo jerarquía jurídica o administrativa.

CPE. Artículo 272. La autonomía implica la elección directa de sus autoridades con un gobierno propio de una entidad territorial, la administración de sus recursos económicos, el ejercicio de las facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por sus órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción, competencias y atribuciones.²¹

Cada Entidad territorial está conformada con un gobierno propio Órgano Ejecutivo y Órgano Legislativo, población y territorio, por consiguiente, cada entidad territorial tiene un gobierno autónomo, sea departamental, municipal, regional o indígena originario campesino.

²¹ <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/CONSTITUCION.pdf>

2.2. Análisis de las Competencias en la Constitución Política del Estado.

Con la conformación de las Entidades Territoriales Autónomas Departamentales y autoridades de Gobiernos Autónomos, se establece la distribución económica, distribución competencial, y coordinación entre los diferentes niveles de gobierno.

Según la CPE en su artículo 297 dispone las competencias privativas, exclusivas, concurrentes y compartidas:²²

Las Competencias Privativas, son aquellas asignaciones que pertenece al nivel central, donde no delega ni transfiere ninguna de sus facultades, legislativa, ejecutiva y reglamentaría.

Por otra parte, las Competencias exclusivas, determina que el nivel central u otro nivel autonómico pueden ejercer todas las facultades, pero puede delegar o transferir la reglamentaria y ejecutiva.

Las Competencias Concurrentes, determina que la facultad legislativa comprende al nivel central y los otros niveles autonómicos pueden ejercen la facultad reglamentaria y ejecutiva simultáneamente.

Las Competencias Compartidas, señala que la facultad legislativa básica le corresponde al nivel central, y la legislación de desarrollo a los otros niveles de gobierno, así como las reglamentaria y la ejecutiva.

Dentro competencias exclusivas de los gobiernos autónomos departamentales la CPE señala artículo 300, párrafo I, numeral 22 la creación y administración de impuestos de carácter departamental, cuyos hechos impositivos no sean análogos a los impuestos nacionales o municipales.

²² <http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/CONSTITUCION.pdf>

En el artículo 298 de la misma Constitución, párrafo II, numeral 23 (competencia exclusiva del nivel central de Estado) señala que ejerce la Política Fiscal; en el artículo 299 párrafo I, numeral 7 competencia compartida del nivel central, señala la regulación para la creación o modificación de impuesto de dominio exclusivo de los gobiernos autónomos, ejerce forma compartida con el nivel central.

Según la normativa descrita si un Gobierno Autónomo Departamental decide legislar un impuesto a vehículos acuáticos a motor, el gobierno central, no solo opera las acciones económicas financieras mediante la política fiscal, art. 298 párrafo II, numeral 23 de la CPE sino que, también tiene la potestad de emitir una legislación básica, y la legislación de desarrollo le compete al gobierno departamental, art. 299 párrafo I, numeral 7 CPE asimismo el Gobierno Autónomo Departamental puede transferir o delegar las facultades reglamentaria y ejecutiva al Gobierno Autónomo Municipal, según art. 300. Párrafo II, numeral 2.

2.3. Ley 031 “Ley Marco de Autonomías y Descentralización”

La LMAyD “Andrés Ibáñez o Ley de Autonomías” tiene por objetivo distribuir las funciones política - administrativa del Estado y de los diferentes niveles de gobierno central, departamental, municipal, regional, y de los pueblos indígena originario campesino, que se constituyen, de acuerdo a la nueva CPE.

El contexto en la cual se desarrolla la LMAyD comprende, la organización territorial del Estado, clases de autonomías, procedimiento de la autonomía, elaboración de los Estatutos y Cartas Orgánicas, distribución económica, coordinación entre los diferentes gobiernos, control y participación social, en el marco de la CPE.

Las competencias asignadas por CPE en la LMAyD artículo 66, (Competencia Compartida) párrafo I, hace referencia que la Asamblea Legislativa Plurinacional en su competencia exclusiva debe emitir legislaciones básicas de acuerdo a los principios, regulación general de la materia y división de facultades entre el nivel central y niveles autónomos, por otra parte

determina que las entidades territoriales autónomas les correspondería la legislación de desarrollo, siendo una legislación complementaria.

Así mismo en el art. 104, numeral 2 dispone que los recursos económicos de los gobiernos departamentales autónomos, son los impuestos de carácter departamental, creados conforme a la legislación básica de regulación y clasificación de impuestos, establecidas por la Asamblea Legislativa Plurinacional, de acuerdo al numeral 7, párrafo I del Artículo 299 y en el párrafo III del artículo 323 de la Constitución Política del Estado.

La "Ley de autonomías" regula todos los aspectos vinculados con el régimen autonómico tributario, disponiendo entre otros aspectos los siguientes:

En la Disposición adicional primera: Los tributos que pertenecen al dominio exclusivo de las autonomías departamentales o municipales deben ser aprobados, modificados o eliminados por su órgano legislativo, es decir, por sus Asambleas o por sus Concejos, respectivamente, a propuesta de sus órganos ejecutivos (artículo 323. II, de la CPE)

La creación de impuestos por parte de las entidades territoriales autónomas se sujetará a lo establecido en la ley de clasificación de impuestos y la legislación básica de regulación para la creación y/o modificación de impuestos, siendo aplicable "en lo demás" (¿supleatoriamente?) el Código Tributario boliviano o la norma que lo sustituya (Disposición transitoria segunda)

Mediante ley se deben establecer las reglas y principios de responsabilidad fiscal aplicables en el ámbito nacional y en las entidades territoriales autónomas, en concordancia con el marco de política fiscal y los principios establecidos por la Constitución (Disposición transitoria sexta).

Por otra parte hace mención a la coordinación entre el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas siendo una obligación ineludible y la garantía del funcionamiento del Estado Plurinacional con autonomías, establece un permanente y adecuado flujo de información fundamental en los ámbitos político, técnico, programático, económico y financiero, mediante

la institucionalidad y normativa establecida, además de los acuerdos y convenios que en uso de sus facultades puedan establecer las partes entre sí.

Los mecanismos e instrumentos de coordinación, como mínimo, serán los siguientes, según el Artículo 121.²³

1. Para la coordinación política se establece un Consejo Nacional de Autonomías.
2. La entidad encargada de la coordinación técnica y el fortalecimiento de la gestión autonómica será el Servicio Estatal de Autonomías.
3. El Sistema de Planificación Integral del Estado se constituye en el instrumento para la coordinación programática, económica y social.
4. Los Consejos de Coordinación Sectorial.
5. Las normas e instrumentos técnicos de la autoridad nacional competente permitirán la coordinación financiera, sobre la base de lo establecido en la presente Ley.
6. Los acuerdos y convenios Inter gubernativos las entidades territoriales autónomas.

2.3.1. Definición de Autonomía

Según Rodrigo Borja la Autonomía es: El sentido etimológico del término es “auto normarse o darse leyes así mismo”, por ende, se llama autónoma la sociedad o ente que se rige por su propia ley, es decir, que no depende de una norma que no sea la suya²⁴

Para Carlos Böhrh la Autonomía podría definirse como: “Una modalidad de organización política y administrativa basada en el reconocimiento constitucional y en la aprobación legislativa de unidades territoriales dotadas de una limitada capacidad normativa y del derecho de definir su organización político-administrativa y sus políticas, programas y proyectos de desarrollo económico, social y cultural”²⁵

²³ [http://www.planificacion.gob.bo/marcolegal/LeyNº031MARCO DE AUTONOMIA Y DESCENTRALIZACION.pdf](http://www.planificacion.gob.bo/marcolegal/LeyNº031MARCO%20DE%20AUTONOMIA%20Y%20DESCENTRALIZACION.pdf)

²⁴ BORJA, Rodrigo. Enciclopedia de la Política. Segunda edición, corregida y comentada. Fondo de Cultura Económica. México. 1998. Págs. 57-58.

²⁵ BÖHRT IRAHOLA, Carlos. Reingeniería constitucional Op.Cit. Pág. 142

El autor Argimiro Rojo Salgado afirma que la autonomía se desprenden los siguientes componentes:

- 1) La capacidad de aprobar normas jurídicas,
- 2) Derecho a dirigir sus asuntos,
- 3) Territorio y población determinados y
- 4) Ausencia de libertad absoluta. Sustenta su postura y definición manifestando que la Autonomía es una modalidad de organización política y administrativa por su íntima relación con la administración del Estado.

Según Rojo Salgado: El concepto de "autonomía" en materia tributaria involucra la distribución de la potestad tributaria en los distintos niveles de gobierno, facultando a éstos a crear recaudar y/o administrar tributos con base en el poder tributario originario que es inherente al Estado.

La asignación de determinadas competencias por parte del Estado no significa que se esté delegando tales tareas, sino que se trata de un poder originario asignado a cada uno de dichos niveles en el ámbito de las competencias atribuidas y que deben ser aplicadas con base a los límites impuestos por la propia Carta Magna.²⁶

2.4. Ley de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio Nacional, Departamental y Municipal

Por su parte, la "Ley de clasificación y definición de impuestos y de regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio de los gobiernos autónomos" (en adelante, Ley de Clasificación de Impuestos) clasifica y define los impuestos de dominio tributario nacional, departamental y municipal, de acuerdo a la CPE, art. 323, parágrafo III.

²⁶ ROJO SALGADO, Argimiro. El significado y las posibilidades de la autonomía y de la regionalización política. Edición Do Castro.España.1992. Págs.38-49.

El nuevo sistema tributario en Bolivia debe diseñarse a partir de la potestad tributaria asignada a cada nivel autonómico, incluido el nivel central del Estado, en el marco del derecho positivo tributario y ley de clasificación de impuestos.

2.4.1. Clasificación de impuestos "autonómicos"

La "Ley de Clasificación de Impuestos" ha efectuado la clasificación de los diferentes tipos de impuestos de acuerdo a su dominio [nacional, departamental y municipal]²⁷ por parte de las entidades autonómicas, de acuerdo a lo siguiente:

1. Son de dominio nacional los impuestos que tengan los siguientes hechos generadores, pudiéndose además crear otros impuestos sobre hechos generadores que no estén expresamente atribuidos a los dominios tributarios de las entidades territoriales autónomas:
 - a) La venta o transmisión de dominio de bienes, prestación de servicios y toda otra prestación, cualquiera fuera su naturaleza. [Impuesto al Valor Agregado (IVA)].
 - b) Las importaciones definitivas. [Impuesto al Valor Agregado (IVA-I), Impuesto al Consumo Específico (ICE-I) e Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD-I) aplicables a las importaciones].
 - c) La obtención de rentas, utilidades y/o beneficios por personas naturales y colectivas. [Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas (IUE) y Régimen Complementario al Impuesto al Valor Agregado (RC-IVA)].
 - d) Las transacciones financieras. [Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF)].
 - e) Las salidas aéreas al exterior. [Impuestos a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE)].

²⁷ En corchetes se mencionan los impuestos creados bajo el anterior modelo de Estado sin autonomías, que eran de carácter nacional.

- f) Las actividades de juegos de azar, sorteos y promociones empresariales. [Impuesto al Juego (IJ) e Impuesto a las Participaciones en Juegos (IPJ)].
 - g) La producción y comercialización de recursos naturales de carácter estratégico. [Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD) e Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH)].
2. Son impuestos de dominio departamental los que tengan los siguientes hechos generadores:
- a) La sucesión hereditaria y donaciones de bienes inmuebles y muebles sujetos a registro público. [Impuesto a la Transmisión Gratuita de Bienes (ITGB)].
 - b) La propiedad de vehículos a motor para navegación aérea y acuática, [no existe].**
 - c) La afectación del medio ambiente, excepto la causada por vehículos automotores y por actividades hidrocarburíferas, mineras y de electricidad, siempre y cuando no constituyan infracciones ni delitos. [no existe].
3. Los gobiernos municipales pueden crear y tienen dominio sobre impuestos que tengan los siguientes hechos generadores:
- a) La propiedad de bienes inmuebles urbanos y rurales²⁸. [Impuesto a la Propiedad de Bienes Inmuebles (IPBI)].
 - b) La propiedad de vehículos automotores terrestres. [Impuesto a la Propiedad de Vehículos Automotores (IPVA)].

²⁸ Con las limitaciones establecidas en los párrafos II y III del artículo 394 de la Constitución Política del Estado, que excluyen del pago de impuestos a la pequeña propiedad agraria y la propiedad comunitaria o colectiva, con los bienes inmuebles que se encuentren en ellas.

- c) La transferencia onerosa de inmuebles y vehículos automotores por personas que no tengan por giro de negocio esta actividad, ni la realizada por empresas unipersonales y sociedades con actividad comercial. [Impuesto Municipal a la Transferencia de Inmuebles y Vehículos Automotores
- d) El consumo específico sobre la chicha de maíz. [Impuesto al Consumo Específico].
- e) La afectación del medio ambiente por vehículos automotores; siempre y cuando no constituyan infracciones ni delitos. [no existe].²⁹

Asimismo, se reconoce a los gobiernos departamentales el dominio tributario a la propiedad de vehículos acuáticos a motor y la administración de tasas y contribuciones especiales departamentales.

2.4.2. Creación de tributos en los niveles autonómicos

A partir del marco legal contenido en la Constitución y en las dos leyes anteriormente mencionadas, la creación de tributos por parte de los niveles autonómicos debe realizarse con base en los siguientes aspectos, se considera el dominio tributario de los "departamentos descentralizados"³⁰ y de las regiones³¹ conformado por impuestos departamentales, por tasas y por contribuciones especiales, es decir, otorgando potestad tributaria sobre todo tipo de tributo.

La política fiscal se basa en los principios de capacidad económica, igualdad, progresividad, proporcionalidad, transparencia, universalidad, control, sencillez administrativa y capacidad recaudatoria (artículo 323 de la CPE), debiendo observarse los mismos para la creación y/o

²⁹ https://www.bivica.org/files/ley_154.pdf

³⁰ No se utiliza una técnica legislativa uniforme para designar a los distintos "niveles autonómicos", asignándoles distintas denominaciones ("entidades territoriales autónomas", "departamentos descentralizados", "gobiernos autónomos departamentales y municipales", "gobiernos territoriales autónomos").

³¹ El artículo 280, numeral I, de la Constitución señala: "La región, conformada por varios municipios o provincias con continuidad geográfica y sin trascender límites departamentales, que compartan cultura, lenguas, historia, economía y ecosistemas en cada departamento, se constituirá como un espacio de planificación y gestión."

modificación de impuestos por los gobiernos autónomos departamentales y municipales (artículo 10 de la "Ley de clasificación de Impuestos").

Según la CPE Artículo 323, parágrafo IV:

1. No se pueden crear impuestos cuyos hechos imponibles sean análogos a los correspondientes a los impuestos nacionales, departamentales o municipales existentes, independientemente del dominio tributario al que pertenezcan.
2. No se pueden crear impuestos que graven bienes, actividades, rentas o patrimonios localizados fuera de la jurisdicción territorial, salvo las rentas generadas por sus ciudadanos o empresas en el exterior del *país*, haciéndose extensiva dicha prohibición a las tasas, patentes y contribuciones especiales.³²
3. No se pueden crear impuestos ni, de manera extensiva, tasas, patentes y contribuciones especiales que obstaculicen la libre circulación y el establecimiento de personas, bienes, actividades o servicios dentro de su jurisdicción territorial³³.

En la creación y establecimiento de impuestos sobre la propiedad, su transferencia o la sucesión a cualquier título, los gobiernos autónomos deben prever que los bienes inmuebles y muebles sujetos a registro del Estado, de las misiones diplomáticas y consulares acreditadas en el país, así como de los organismos internacionales, no estén alcanzados por estos gravámenes (artículo 16 de la "Ley de clasificación").

³² El artículo 13 de la "Ley de clasificación" señala: "(Jurisdicción territorial de los impuestos). Los gobiernos autónomos departamentales y municipales no podrán crear impuestos sobre actividades, hechos y bienes que se realicen o sitúen, según corresponda, fuera de su jurisdicción territorial."

³³ De igual manera, el artículo 14 de la "Ley de clasificación" establece que los gobiernos autónomos departamentales y municipales no podrán crear impuestos que obstaculicen la libre circulación o el establecimiento de personas, bienes, servicios o actividades.

2.4.3. Procedimiento para la creación de tributos

La creación de tributos por parte de las entidades debe realizarse bajo los siguientes aspectos:

Se deben considerar las normas, las instituciones y los procedimientos establecidos en el Código Tributario Boliviano para su creación, modificación o supresión (artículo 17 de la "Ley de Clasificación de Impuestos").

Toda propuesta de creación y/o modificación de impuestos debe ser canalizada a través del Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental o Municipal, el cual, previa evaluación y justificación técnica, económica y legal, remitirá la propuesta a la autoridad fiscal³⁴ para que emita un informe con relación al cumplimiento de las condiciones establecidas en la Constitución, así como de los "elementos constitutivos del tributo" (Disposición adicional segunda de la "Ley de autonomías").

Con el informe técnico de la autoridad fiscal, los gobiernos autónomos departamentales y municipales, a través de su órgano legislativo, aprobarán la creación y/o modificación de impuestos (artículo 22 de la "Ley de Clasificación de Impuestos")³⁵.

Las entidades territoriales autónomas en ningún caso podrán establecer procedimientos jurisdiccionales, tipificar ilícitos tributarios ni establecer sanciones (Disposición adicional primera de la "Ley de autonomías").

No obstante, se podría considerar que la participación de la autoridad fiscal en el proceso de aprobación de tributos por parte de las entidades territoriales autónomas vulnera el propio principio de autonomía, es necesaria una instancia de coordinación que permita que el ejercicio de las potestades tributarias sea realizado de manera razonable, evitando, por ejemplo, dobles o múltiples imposiciones, o una carga tributaria confiscatoria.

³⁴ De acuerdo a los artículos 24 y 19 de la "Ley de clasificación", la autoridad fiscal es "El ministerio responsable de economía y finanzas públicas".

En este sentido, la autoridad fiscal, además de tener la competencia de emitir informes técnicos con relación a los proyectos de ley de creación y/o modificación de impuestos por los gobiernos autónomos departamentales y municipales, tiene también las siguientes competencias:

Coordinar y armonizar las cargas impositivas propuestas por los gobiernos autónomos departamentales y municipales, requiriendo información tributaria agregada y/o individualizada a los mismos.

Siguiendo el principio de legalidad, los órganos competentes de los gobiernos autónomos para aprobar la creación de tributos son los siguientes³⁶.

En el caso del nivel central del Estado, constituye una de las de las atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional la de crear o modificar *impuestos* de su competencia a iniciativa del Órgano Ejecutivo (artículo 158.I., de la CPE), debiendo en consecuencia los *impuestos* que pertenecen al dominio tributario nacional ser aprobados por la Asamblea Legislativa Plurinacional (artículo 323. II, de la CPE).

El artículo 11 de la "Ley de clasificación" dispone que *los impuestos* de dominio de los gobiernos autónomos, su hecho generador, la base imponible o de cálculo, la alícuota, el sujeto pasivo, las exenciones, deducciones o rebajas (es decir, los elementos constitutivos del impuesto), *serán establecidos por ley* de la Asamblea Departamental o del Concejo Municipal, de acuerdo a lo que dispone dicha ley y el Código Tributario³⁷.

En el mismo sentido, la "Ley de clasificación de Impuestos" regula los aspectos referidos a los impuestos que pertenecen al dominio de las autonomías departamental y municipal. No

³⁶ La Constitución solamente se refiere a la creación de "impuestos", mientras que la "Ley de autonomías" la hace extensiva a todos los tributos. La doctrina es uniforme al considerar al tributo como el "género" y a los impuestos, tasas y contribuciones especiales como las "especies".

³⁷ El artículo 6º del Código Tributario (Ley 2492, de 2 de agosto de 2003) recoge el "Principio de legalidad" o de "Reserva de ley", disponiendo que "Sólo la Ley puede: 1. Crear, modificar y suprimir tributos, definir el hecho generador de la obligación tributaria; fijar la base imponible y alícuota o el límite máximo y mínimo de la misma; y designar al sujeto pasivo."

obstante, se ha omitido normar los aspectos relativos a la creación, modificación o supresión de las tasas, patentes y/o contribuciones especiales.

2.4.4. Imposición por parte de los niveles autonómicos

Por un lado, los tributos constituyen una carga para las personas, que se ven obligadas por ley a compartir con el Estado una parte de la renta obtenida o de una transacción realizada, o a pagar al Estado por el hecho de ser propietario de un bien; pero por el otro lado, para el Estado representan la principal fuente de recursos para encarar los gastos inherentes a su funcionamiento. En esta dinámica, tenemos a un Estado ávido de obtener ingresos y a un contribuyente reacio a disponer de sus rentas, motivo por el cual el sistema tributario debe responder a determinados criterios que permitan un equilibrio.

Por su parte, la doctrina considera que un adecuado sistema impositivo debe tomar en cuenta los denominados "principios de la imposición"³⁸, los mismos que han sido construidos a partir de conceptos económicos, políticos y jurídicos de acuerdo a lo que se señala a continuación.

- a) Principios generales, que se clasifican en político-sociales (los que propenden a lograr justicia en la imposición por la vía de la distribución de los gravámenes, de tal forma que el reparto de la carga tributaria resulte lo más equilibrado posible) y político-económicos y técnico-tributarios (que tienen el propósito de lograr la eficacia operativa de la imposición)³⁹.
- b) Principios elementales, que son los siguientes:
 - ✓ Principio de igualdad, por el cual "los ciudadanos de cualquier Estado deben contribuir al sostenimiento del Gobierno, en cuanto sea posible, en proporción a sus respectivas aptitudes, es decir, en proporción a los ingresos que disfruten bajo protección estatal."

³⁸ Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto. Principios de Derecho tributario. México: Noriega Editores, 1985. Pág. 68 - 73

³⁹ Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto. Principios de Derecho tributario. México: Noriega Editores, 1985. Pág. 69 - 70

- ✓ Principio de certidumbre, que postula que el tributo debe ser "cierto y no arbitrario", es decir, que se debe especificar con claridad y precisión los elementos y características del tributo (sujeto, objeto, alícuota, base imponible, fecha de pago, ilícitos asociados, etc.).
- ✓ Principio de comodidad, que procura que el contribuyente acuse la menor resistencia al pago del tributo.
- ✓ Principio de economía, que busca que los mecanismos de recaudación no insuman una parte sustancial del tributo recaudado.

Los principios antes señalados han sido acopiados de la Constitución Política del Estado además de considerar otros propios.

La doctrina tributaria considera además el principio de "No confiscatoriedad", el mismo que se constituye en un límite fundamental a la potestad tributaria al señalar que no se pueden establecer cargas tributarias excesivas que, además de no consultar la capacidad contributiva de los sujetos pasivos, absorban una parte sustancial de la propiedad o de la renta, es decir, de la operación gravada. Este principio está contenido en nuestro derecho positivo a partir del derecho a la propiedad privada.

Estos impuestos departamentales y municipales han sido creados respetando la estructura esencial de los impuestos nacionales existentes y comprendidos en la Ley 843. Como se señaló anteriormente, en todos los casos en los que los gobiernos departamentales podrán crear propios impuestos (IDTGB, IDVM e IDMA) aplicándose bajo dominio departamental, en virtud a lo dispuesto por la propia Ley 843 y por la "Ley de clasificación de Impuestos."⁴⁰

Al respecto, tomando como base en el marco jurídico contenido en la CPE, en la "Ley de Autonomías", en la "Ley de Clasificación y Definición de Impuestos", el Gobierno Departamental Autónomo de La Paz como órgano legislativo y con facultades deliberativa, fiscalizadora y legislativa, sanciona la Ley Departamental N°8. **"Establecimiento del Impuesto**

⁴⁰ La "Disposición transitoria tercera" dispone que se mantiene la vigencia del IPBI, del IPVA y del IMT hasta que los gobiernos municipales establezcan sus propios impuestos

departamental a las Sucesiones Hereditarias y transmisiones Gratuitas de Bienes” [IDTGB] promulgada por el órgano ejecutivo.

Otro ejemplo mencionamos al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, que mediante la "Ley municipal autonómica" 022, de 19 de julio de 2012, ha establecido un régimen de "incentivo tributario al pronto pago" para el IMPBI y el IMPVAT por medio de descuentos escalonados (del 15%, 10% y 5%). Dicho régimen ya se encontraba vigente para el IPBI y el IPVA en aplicación a los Decretos Supremos 24024 y 24025, de 23 de diciembre de 1995⁴¹, que consideraban un descuento único del 10%.

De acuerdo a los sistemas de distribución de la potestad tributaria que considera la doctrina, Bolivia habría adoptado el denominado sistema "del centro a la periferia", según el cual el nivel central del Estado concentra la mayor potestad tributaria (y en efecto, de acuerdo a la "Ley de Clasificación", los impuestos de dominio del nivel central del Estado representan el mayor porcentaje) y las entidades territoriales autónomas el dominio, la recaudación y administración del menor porcentaje de los ingresos tributarios.

Además, el nivel central del Estado participa a nivel de "compensación", pero sin perder la potestad tributaria sobre los mismos, por la vía de la coparticipación tributaria. Este "sistema mixto" permite a cada entidad territorial autónoma tener dominio tributario, y por lo tanto generar sus propios recursos tributarios, pero además recibir otros recursos por la vía de la transferencia del nivel central.

Con todos los argumentos analizados hasta esta parte es posible crear un impuesto por el gobierno Departamental de La Paz, destinado a los vehículos acuáticos a motor tomando en cuenta el hecho generador de “el servicio de transporte público, como una actividad económica” en el Municipio de Copacabana.

⁴¹ No obstante que el artículo 6 del Código Tributario dispone que sólo una ley puede otorgar y suprimir reducciones o beneficios.

2.5. Gobierno Autónomo Departamental De La Paz

Mediante la CPE y la Ley Marco de Autonomías y Descentralización , se conforma el Estatuto Autonómico Departamental de La Paz siendo una norma institucional superior del Departamento, haciendo énfasis a su autonomía, conformación de gobierno, Asamblea Legislativa departamental y Ejecutivo Departamental mediante los cuales se ejercen las competencias asignadas por la Constitución Política del Estado y aquellas facultades reglamentarias y ejecutivas que le sean transferidas o delegadas por ley. Señala que la relación entre los Órganos del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, se fundamenta la independencia, separación, coordinación y cooperación mutua entre los Órganos Departamentales de La Paz.

Dentro de las facultades competenciales del Gobierno Autónomo Departamental hace referencia a las competencias exclusivas, concurrentes y compartidas conforme a Ley.

Las competencias que le sean transferidas o delegadas mediante ley al GADLP, serán asumidas previo acuerdo Inter Gubernativo y se harán efectivas mediante ratificación por Ley Departamental, siempre que se transfieran los recursos financieros para el ejercicio de la competencia transferida o delegada, también podrá delegar o transferir facultades reglamentarias y ejecutivas, mediante Ley Departamental.

En el artículo 49, refiere a las Competencias Exclusivas: El GADLP ejerce, de acuerdo a lo previsto por el Artículo 300 de la Constitución Política del Estado, las competencias exclusivas con sus facultades legislativas, reglamentarias y ejecutivas sobre las siguientes materias competenciales:

1. Elaborar y modificar su Estatuto de acuerdo a los procedimientos establecidos en la Constitución Política del Estado y la Ley.

22. Creación y administración de impuestos de carácter departamental, cuyos hechos imponibles no sean análogos a los impuestos nacionales o municipales.
23. Creación y administración de tasas y contribuciones especiales de carácter Departamental.

De igual manera en el artículo 50 refiere a las Competencias Compartidas: En el marco de la legislación básica emitida por la Asamblea Legislativa Plurinacional, el Gobierno Autónomo Departamental de La Paz emitirá la legislación de desarrollo, de acuerdo a sus características y naturaleza. Ejercerá las facultades reglamentaria y ejecutiva, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 297 de la Constitución Política del Estado, sobre las competencias compartidas reconocidas en el Parágrafo I del Artículo 299 de la Constitución Política del Estado.

En el artículo 51 hace mención a las competencias concurrentes del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, ejercerá las facultades reglamentarias y ejecutiva sobre las competencias concurrentes, señaladas en el parágrafo II del artículo 299 de la Constitución Política del Estado y otras que sean asignadas y asumidas en el marco de la ley.

Así mismo, se plasma la creación, modificación o supresión de impuestos que sean de dominio exclusivo del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, en el artículo 61.⁴² Tributos Departamentales

- I. La creación, supresión, modificación y administración de los impuestos bajo dominio de Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, se efectuará en el marco del numeral 22 del Parágrafo I del Artículo 300 y del Artículo 323 de la Constitución Política del Estado.

⁴² <http://www.planificacion.umsa.bo/documents/estatuto+autonomico+la+paz.pdf>.

2.6. Autoridad Binacional Autónoma del Sistema Hídrico del Lago Titicaca, Río Desaguadero, Lago Poopó y Salar de Coipasa (TDPS)

La ALT es una entidad de derecho público internacional con plena autonomía, depende funcional y políticamente de los Ministerios de Relaciones Exteriores de Perú y Bolivia, la sede queda en la ciudad de La Paz, fue creada en 1996 y es dirigida por un Presidente Ejecutivo de nacionalidad peruana nombrado por los Cancilleres de ambos países, cuenta con dos Unidades de línea, una dedicada a la conducción del Plan Director y otra al Manejo y Gestión de Recursos Hídricos.

El Plan Director refiere al estudio económico de las potencialidades económicas del acuífero y disponer su aprovechamiento común, sin alterar la navegabilidad, la pesca y tampoco afectar sustancialmente el volumen de agua que naturalmente posee dicho sistema hídrico.⁴³

a) Marco de funcionamiento

La Autoridad Binacional es una entidad de derecho internacional público con plena autonomía de decisión y gestión en el ámbito técnico, administrativo-económico, financiero y normativo. Rige sus actividades y organización según su propio estatuto aprobado por ambos gobiernos. Depende funcional y políticamente de los ministerios de relaciones exteriores de Perú y Bolivia. La sede se encuentra en la ciudad de La Paz en Bolivia siendo su presidente ejecutivo de nacionalidad peruana.

b) Objetivos y funciones

La autoridad se ocupa de la gestión del agua del sistema hídrico Titicaca-Desaguadero- Poopó-Salar Coipasa, en el marco del Plan Director Global Binacional del Sistema Hídrico. Este sistema hídrico comprende todos los afluentes, subafluentes, campos de agua y acuíferos que

⁴³ Descripción de la estructura y funcionamiento de la ALT.

integran la cuenca. Para ello promueve y conduce las acciones, programas y proyectos conducentes a su logro; dicta y hace cumplir normas de ordenamiento, manejo, control y protección.

Entre otras funciones se ocupa de impulsar el desarrollo sostenible del Sistema Hídrico; cuidar que las principales actividades, proyectos y acciones de cualquier naturaleza, guarden coherencia, compatibilidad y armonía con lo establecido en el Plan Director; y estudiar y analizar instrumentos de armonización legal y reglamentaria de las normas nacionales en relación a la gestión de los recursos hídricos e hidrobiológicos del Sistema Hídrico Titicaca-Poopó-Salar-Coipasa, con las pautas fijadas en el Plan Director.

c) Reglamento Económico y Finanzas

Como resultado de acciones conjuntas entre Perú y Bolivia por la creación de la ALT y el sistema Hídrico TDPS, se ha dictado normas y formas de organización y administración, en la necesidad de utilizar eficientemente los recursos físicos, humanos y financieros con que cuenta la Autoridad, con la finalidad de apoyar la ejecución de programas, proyectos y estudios en el marco del Plan director Binacional del Sistema TDPS.

Mediante el Reglamento de la Autoridad Binacional se norma y regula los fondos financieros para la administración de los recursos económicos, su registro, correcta apropiación y manejo general, estableciendo las obligaciones y responsabilidades de quienes se encargan de su administración y custodia.

Los recursos financieros de que dispondrá y administrara la Autoridad Binacional Autónoma, proceden de las siguientes fuentes:

- Los aportes de los Gobiernos de las Repúblicas de Bolivia y el Perú, acordados entre partes
- Ingresos propios de gestión.

- Cooperación técnica y financiera no reembolsable de organismos nacionales e internacionales y agencias de países extranjeros.
- Donaciones y/o subvenciones.
- Créditos otorgados, con los correspondientes avales de los Gobiernos.
- Bienes de capital, activos y especies provenientes de convenios nacionales e internacionales.⁴⁴

⁴⁴ <http://alt-perubolivia.org> › gestión-institucional alt-perubolivia.org

CAPITULO III

PRESENTACION DE LA ZONA DE ESTUDIO

Esta presentación tiene el propósito de caracterizar el espacio geográfico de estudio, en el entendido de que un municipio tiene sus propias cualidades en cuanto al ámbito geográfico, sociales, demográficos, económicos, productivos, naturales y turístico, así como también las particularidades organizacionales que identifica al Departamento de La Paz y al Municipio de Copacabana y que de alguna manera u otra influye de manera positiva o negativa al desarrollo económico.

3.1. Departamento Autónomo de La Paz

El departamento de La paz fue creado por Decreto Supremo de fecha 23 de enero de 1826, durante la presidencia de Antonio José de Sucre,

3.1.1 Geografía: El Departamento de La Paz está situado al noroeste de Bolivia Superficie: La superficie total del departamento es de 133.985 km² La Capital, sede del Gobierno central, está situada entre los 16°30'00" de latitud sur y los 68°08'00" de longitud oeste del Meridiano de Greenwich.

3.1.2 División política: El departamento está dividido en 20 provincias, 87 municipios, territorios indígena originario campesino y regiones cuando estas sean creadas.

La Paz: Provincia y Municipio

Provincia	Municipio	Provincia	Municipio
Murillo	La Paz	Loayza	Luribay
	Palca		Sapahaqui
	Mecapaca		Yaco
	Achocalla		Malla
	El Alto		Cairoma
Omasuyus	Achacachi	Inquisivi	Inquisivi
	Ancoraimes		Quime
	Chua Cocani		Cajuata
	Huarina		Colquiri
	Santiago de Huata		Ichoca
	Huatajata		Villa Libertad Licoma
Pacajes	Corocoro	Sud Yungas	Chulumani
	Caquiviri		Irupana
	Calacoto		Yanacachi
	Comanche		Palos Blancos
	Charaña		La Asunta
	Waldo Balliviam		Pucarani
	Nazacara de Pacajes		Laja
	Callapa		Batallas
Camacho	Puerto acosta		Puerto Perez
	Mocomoco	Aroma	Sica Sica
	Puerto Carabuco		Humala
	Humanata		Ayo Ayo
	Escoma		Calamarca
Muñecas	Chuma		Patacamaya
	Ayata		Colquencha
	Aucapata		Collana
Larecaja	Sorata	Nor Yungas	Coroico
	Guanay		Coripata
	Tacacoma	Abel Iturralde	Ixiamas
	Quiabaya		San Buenaventura
	Combaya	Bautista Saaverdra	Charazani
	Tipuani		Curva
	Mapiri	Manco Kapac	Copacabana
	Teoponte		San Pedro de Tiquina
Franz Tamayo	Apolo		Tito Yupanqui
	Pelechuco	Gualberto Villaruel	San Pedro de Curahuara
Ingavi	Viacha		Papel Pampa
	Guaqui		Chacarilla
	Tiuanacu		Santiago de Machaca
	Desaguadeero		Catacora
	San Andres de Machaca	Caranavi	Caranavi
	Jesus de Machaca		Alto Beni
	Taraco		

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

3.1.3 Límites: al norte con Pando; al sur con Oruro; al este con Beni y Cochabamba y al oeste con las. Repúblicas de Perú y Chile. El departamento de La Paz se divide en tres zonas geográficas: La zona altiplánica formada por la región del Lago Titicaca, es la región más húmeda del plan alto andino (650 ms. de precipitación pluvial, media anual). La zona sabandija, formada por el flanco noreste de la Cordillera Real u Oriental que desciende hasta los llanos tropicales del norte, su clima es húmedo y da lugar a una vegetación exuberante. Esta zona es comúnmente conocida como Los Yungas. La zona Amazónica, colinda con los departamentos de Beni y Pando, trópico

3.1.4. Clima: El clima del departamento varía de acuerdo con la altitud, frío en el altiplano y en la punta brava, frío polar por encima de los 5.000m de altitud, con presencia de nieves perpetuales, templado desde los 3.400 a 2.000, templado – cálido desde los 2.000 a 5.000 m, y cálido tropical en la llanura amazónica del norte del departamento., Hidrografía: El departamento de La Paz pertenece a dos cuencas hidrográficas del país; la Hoya Central o Lacustre y la Cuenca del Amazonas.

3.1.5. Hidrografía: Ríos de la Cuenca Central o Lacustre: Sobre territorio de La Paz se encuentra el Lago Titicaca, el mayor lago de América del sur y a su vez el más alto navegable del mundo. Este lago pertenece aproximadamente en partes iguales a Bolivia y Perú. El Titicaca con una altitud promedio de 3.810 más. Se comunica con el Poopó mediante el Río Desaguadero. Los principales ríos que desembocan en el Titicaca (Bolivia) son: Suches; Kaká y Chiarjoko.

Ríos de la Cuenca del Amazonas: La principal arteria fluvial es el Río Beni, que nace en los nevados de Chacaltaya con el nombre de Choqueyapu; más adelante se lo conoce con el nombre de La Paz al que se unen los importantes ríos nacidos en la Cordillera de Cochabamba: Santa Elena y Cotacajes. El río de La Paz en su recorrido por la provincia Sud Yungas, lleva el nombre de FOPI; se hace navegable a partir de la localidad de Puerto Linares. Los afluentes más

importantes que recibe el río Beni son: Coroico, Zongo, Challana, Mapiri, Tipuani, Tuichi, Madidi. En el noroeste nacen importantes ríos que van a confluir al Madre de Dios (que nace en el Perú con el nombre de Manú, y que en territorio boliviano hace frontera entre los departamentos de La Paz y Pando al Norte de La Paz, estos ríos son: Heath (que hace frontera entre Bolivia y Perú) y desemboca al Madre de Dios en Puerto Heath), Asunta, Manuripi, Manurime y Huipa Esada.

3.1.6. Aspecto Económico: El Departamento de La Paz ha mostrado un crecimiento regular, posee recursos naturales de enorme magnitud. Los diferentes pisos ecológicos que afectan su territorio le dan una rica variedad tanto en la producción agrícola como en las razas de ganado que se adecúan a sus contrastantes regiones. En la minería tiene importantes recursos mineros: oro, estaño, antimonio, wolfram, plomo, plata, mármol, yeso, el zinc fue uno de los minerales más importantes en la explotación.

El Departamento de La Paz es una referente como puerta al turismo en Bolivia, muestra un abanico de potencialidades y atractivos turísticos, llenas de biodiversidad, multiétnica y plurinacional (llena de cultura), recursos con los que cuenta el Departamento. El turismo es una alternativa de generación económica, se constituyéndose en un pilar fundamental para el desarrollo de La Paz. hace unos 10 años ocupaba uno de los primeros lugares en el flujo turístico el cual fue declinando rápidamente a causa de la falta de fomento al desarrollo turístico, los atractivos turísticos que perdieron su calidad en servicios y la competencia desleal de la actividad (prestadores de servicios turísticos ilegales).⁴⁵

La Paz expande una oferta turística de acuerdo al potencial turístico con los que cuenta, como el Lago Titicaca, el río Madidi como área protegida (área de mayor biodiversidad del mundo) y con todas sus potencialidades, también con culturas vivas que refleja un turismo lleno de misticismo y cultura.

⁴⁵ Plan de Desarrollo del Departamento Autónomo de La Paz; pág. 35

Estudios y estrategias de desarrollo coinciden en destacar que el turismo presenta las mayores posibilidades de expansión en el mediano plazo para Bolivia, esta percepción se aplica de mejor manera para La Paz, dado el desarrollo que ya ha alcanzado el sector y el potencial de crecimiento existente.

En el proceso de desarrollo, involucra y amplía la participación municipal, restringida por sus competencias, se incorpora a organizaciones productivas y otros actores de desarrollo, la concertación público-privado, con la participación de los Pueblos Indígena-Originarios en las regiones donde se encuentren. También establece un balance entre territorio y población para la coordinación de políticas públicas de desarrollo, con un apropiado desarrollo económico y social, generando procesos de desarrollo diferenciados y adecuados a las características de cada región evitando la migración hacia las capitales.

3.2. Municipio Autónomo de Copacabana

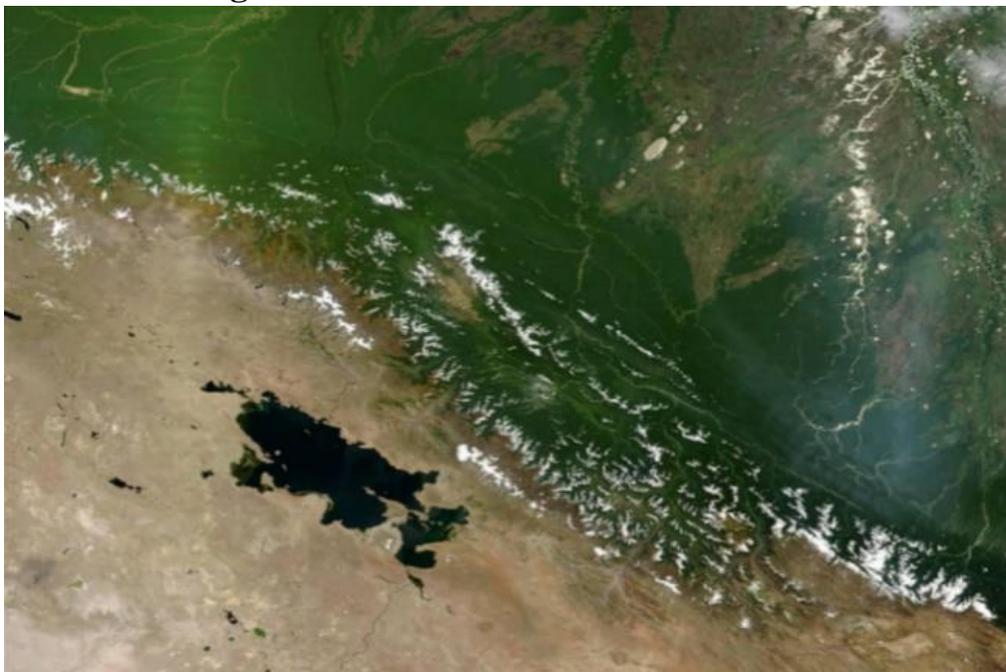
Península de Copacabana, ha surgido desde lo más profundo de los mares hasta elevarse a los cuatro mil metros de altura, como resultado de un tremendo cataclismo, como una pavorosa convulsión volcánica, ocurrido hace algunos milenios de años, cuando todo era confusión en el mundo desconocido de las más remotas edades del planeta.

Llamada Copacabana por los españoles, el nombre precolombino viene de la deidad andina "Copakawana", viene de las palabras aymaras "khota - lago" y "Khahuaña- mirador". Copacabana sería pues salvando la alteración fonética de las dos palabras vermiculares - Mirador del Lago. Cuna de la Cultura Aymara, pues hace mucho tiempo, mucho antes de la Cultura Tiawanacota existieron y habitaron la cultura Chiripa, en tiempo de los Incas era parte del Kollao, esta región es perteneciente a lo que llamaban el "Kollado". Durante este periodo la

población se dedicaba a la pesca. Pachakuti Inka Yupanqui es considerado fundador, de este puerto quien habría derrotado a los aymaras de esa región.⁴⁶

La figura que tiene el lago Titicaca es irregular y tan raro es su forma, que más que un solo lago, parece que existieran dos, unidos entre sí por un breve cordón umbilical, el estrecho de Tiquina, estos dos lagos en uno solo lago se denominan Chucuito el más grande y el menor Niña Marca Y entre ambos se encuentra la península de Copacabana, enclavada en medio de las dos extensiones superficies de agua.⁴⁷ Fig.1

Figura N°1: La Cuenca del Titicaca



Fuente: <http://visible.earthnasa.gov/view.rec.phpid>

Desde la época Imperio Tiawanacota, el lago Titicaca o tuvo embarcaciones que practicaban el arte de la navegación en los tiempos del gran jefe Uyustus quien tenía una flota lacustre, la balsa hecha de totora, tipo almadia de madera, por espacio de muchos siglos.

⁴⁶ SANTA CRUZ, Víctor; Historia de Copacabana; Ediciones Camarlinchi segunda edición; La Paz Bolivia 1971; pág. 25

⁴⁷ Ídem; pág. 10

La totora es la principal y abundante planta acuática del lago, se encuentra en la meseta altiplánica, los nativos construyeron frágiles embarcaciones de pesca, cuyas velas tienen el mismo material, que son utilizados casi exclusivamente en la pesca, las balsas más grandes tienen capacidad para diez o doce personas, y las más pequeñas solo para una o dos.

Copacabana durante la colonización española dejó de ser un simple puerto y se convirtió en el Centro de Cristianización debido a la construcción del Santuario de la Virgen de Copacabana, siendo el primer templo cristiano en esta región. El centro urbano está construido entre los cerros Calvario y niño Calvario, En la actualidad es el mayor Centro de Peregrinaje de los cristianos en el altiplano Paceño.

3.2.1 Ubicación geográfica del Municipio de Copacabana

El Municipio de Copacabana, se encuentra ubicado en la región Sud Oeste del Departamento de La Paz, en la provincia de Manco Kapac distancia de 158 km de la ciudad de La Paz, localizada en el sector sur oeste del Lago Titicaca (Fig.1) a 16°10 de latitud sur y 69°05 de longitud o este, a una altura de 3.841msnm siendo una península del lago Titicaca. El recorrido desde La Paz toma aproximadamente 3 horas y media por carretera asfaltada.⁴⁸

La provincia Manco Kapac tiene una extensión de 367 km² de la primera sección Municipal Copacabana representa 65.83% con una superficie total de 241.6 Km², representa un 60% de la extensión territorial. ⁴⁹(Fig. 2

3.2.2 Límites territoriales.

La primera sección municipal de Copacabana se encuentra en el sector suroeste del Departamento de La Paz en la provincia de Manco Kapac, presenta los siguientes límites.

⁴⁸ PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE se COPACABANA; PDM Gestión 2015 -2020; pág. 11

⁴⁹ <http://www./historybolivia.blogspot.com/2011/12/tema-2-el-lago-titicaca.html>

- Al norte con el lago Titicaca.
- Al sur con la República de Perú, con la provincia Chucuito, Municipalidad de Yunguyo.
- Al sureste con el Municipio de Tito Yupanqui.
- Al este con el lago Titicaca.
- Al oeste con el lago Titicaca parte boliviana y parte peruana⁵⁰

3.2.3 División política de Copacabana

Copacabana fue creado el 6 de junio de 1951 mediante decreto ley N° 2562 dentro de su distribución geográfica, está dividido en tres distritos: Copacabana, Locka, Sampaya y seis Sub distritos: Isla de Sol, Sahuíña, Siripaca, Yampupata, Huacuyo, y Marca Kosco. La altitud promedio del Municipio es de 3.881 m.s.n.m.; localizándose la capital Copacabana a una altitud promedio de 3.850 m.s.n.m. Ubicada entre los cerros Calvario y Niño Calvario o Kesanani, abarca 34 comunidades campesinas originarias entre aimaras y quechuas.⁵¹

3.2.4. Población de Copacabana

Según el censo del 2012 el Municipio de Copacabana muestra con un total de 14.931 habitantes, en el área urbana tiene una población de 5.579 habitantes y en el área rural 9.352 habitantes.

En comparación del censo 2001 la población en el Municipio de Copacabana muestra una población de 14.586, 4.161 habitantes en el área urbana y 10.425 en el área rural, notándose un incremento en el área urbana de 2.4 % y una disminución de la población rural de -10.3 %.⁵²

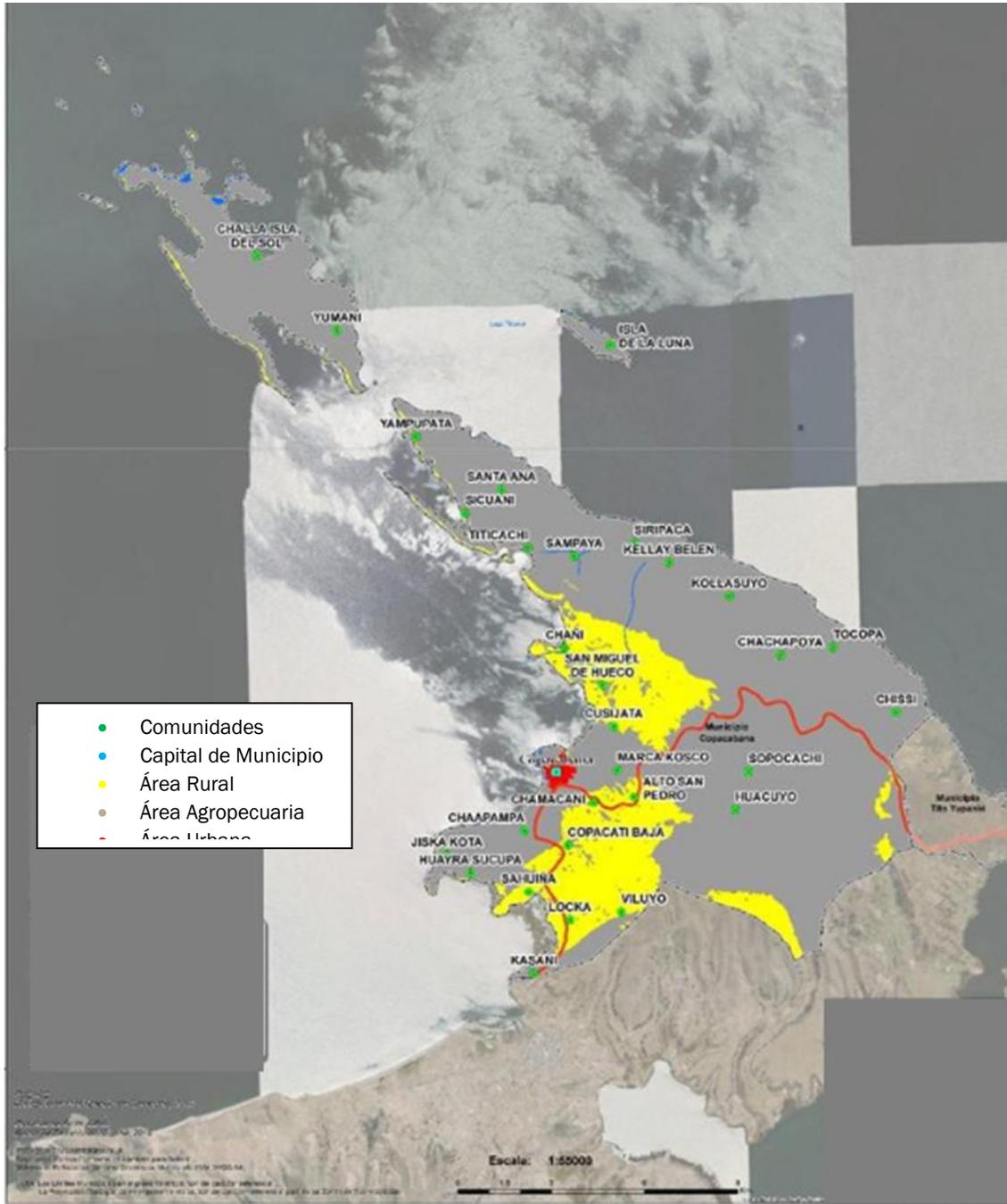
El uso y ocupación del espacio geográfico tiene diferentes particularidades que se manifiestan en la producción agropecuaria, la biodiversidad, recursos naturales y especialmente en turismo, el Lago Titicaca es fuente de abundantes especies piscícolas y un importante medio de comunicación.

⁵⁰ PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE sd COPACABANA; PDM Gestión 2015 -2020; pág. 11

⁵¹ PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE sd COPACABANA; PDM Gestión 2015 -2020; pág. 15

⁵² Instituto Nacional de Estadísticas; Ficha Resumen Censo de Población y Vivienda 2012

Figura N°2: Municipio de Copacabana



Fuente: Dirección General de Análisis Productivo – DAPRO

3.3. Ubicación, descripción y jurisdicción del lago Titicaca

El lago Titicaca es un cuerpo de agua ubicado en la meseta del Kollao entre las cordilleras andinas de los Andes Centrales, se encuentra en el altiplano andino a una altura promedio de 3.812 msnm. Compartida entre la República de Perú y Bolivia ubicado en el Municipio de Copacabana, el lago Titicaca posee un área de 8,562 km² de los cuales el 56% (4.772 km²) corresponden al Perú y el 44% (3.790 km²) a Bolivia.

Mediante el Protocolo Gutiérrez Concha de 15 de enero de 1932, quedó aprobada y ratificada la delimitación del Lago Titicaca, desde la bahía de Cochui en el norte hasta la salida del río Desaguadero en el sur de esta manera quedó trazado las líneas geodésicas que señalan la respectiva soberanía territorial de Bolivia y del Perú dentro del área del Lago Titicaca.

Está conformado por el lago mayor y el lago menor por dos cuerpos de agua separados por el estrecho de Tiquina el más grande situado al norte denominado lago Mayor o Chucuito tiene una superficie de 7.117 km², estando en esta parte su mayor profundidad de 283 m, cerca de la isla Soto (Perú), el otro cuerpo más pequeño llamado Menor o Wiñay Marka situado al sur tiene una superficie de 1.323 km², con una profundidad máxima de 45 metros, la mayor parte de las comunidades se ubican en los alrededores del lago sus principales características son:

- Superficie aproximada: 8.400 km²
- Superficie Lago Mayor: 7.117 km²
- Superficie Lago Menor: 1.323 Km²
- Volumen aproximado de agua: 8.966.3 x 10¹¹m³
- Altura promedio: 3.808.66 m.s.n.m.
- Longitud máxima: 175 km
- Anchura máxima: 67 km
- Profundidad media en el lago mayor: 135 m
- Profundidad media en el lago menor: 23 m

3.3.1. Clima

La influencia del lago hace que sus orillas presenten temperaturas entre los 12° y 20° ya que estas son más elevadas cerca del lago y se hacen gradualmente más frías lejos del agua. Esto está en función no solo de la masa de agua sino también de la altura, la misma que se incrementa con la distancia de la orilla del lago.

La temperatura máxima es de 22 °C, y la mínima de 14 °C. La temperatura media en Copacabana en verano es de 15° a 22°C, en invierno de 5° a 16°C gracias al efecto térmico que produce el lago Titicaca, que durante el día recolecta el calor del sol y en las noches lo libera, haciendo que ésta goce de un clima más cálido que las otras ciudades del altiplano como Tiahuanaco, cuya temperatura media en verano es de 10° a 15° y en invierno de -5° a 8°, relativamente es una de las ciudades más frías del altiplano, porque no goza del sistema térmico del Titicaca por la distancia con él mismo.

3.3.2. Principales afluentes:

Ríos: Ramis el más importante 25% del total, proviene de Coata, Llave y Huancané son de origen del Perú y los ríos Suches, Zapatilla, Catarí, Seguenca, Tiahuanaco y otros de Bolivia.⁵³

3.3.3. Penínsulas del lago Titicaca

Penínsulas ubicadas dentro del territorio boliviano:

- Península de Copacabana, se encuentra dividida entre el lado peruano (al sur) y el lado boliviano (al norte) y junto con la península de Huata forman el estrecho de Tiquina en el lado boliviano del lago.

⁵³ PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE sd COPACABANA; PDM Gestión 2015 -2020; pág.34

- En la parte norte de la península de Copacabana se forma la península de Yampupata en territorio boliviano, al estrecho que se forma entre la isla del Sol y la península de Yampupata se le conoce como estrecho de Yampupata.
- Estrecho de Tiquina: Se forma entre las penínsulas de Copacabana y Huata, y divide el lago Titicaca en dos, el lago mayor Chucuito y el lago menor Wiñay Marka. Tiene una anchura de 780 metros, y al no haber un puente entre ambos lados, el cruce de personas y vehículos se hace en barcos de motor.⁵⁴

3.4 Las Islas

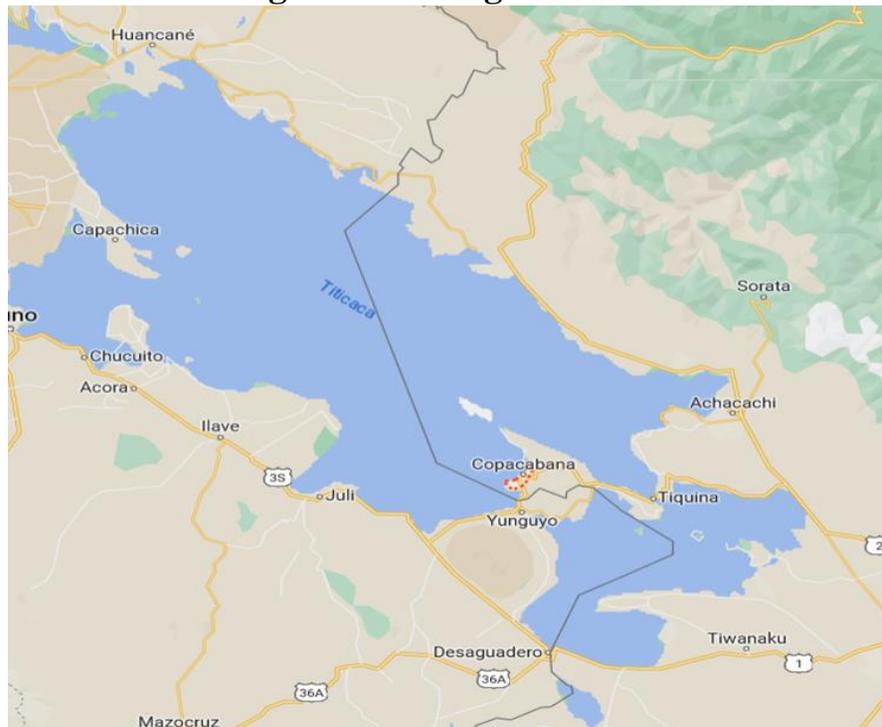
Islas que están ubicadas dentro el territorio boliviano

- Isla del sol (Bolivia): Es la más grande de las islas del Titicaca, tiene 14,3 km² de superficie, tiene forma alargada formando dos grandes bahías de las cuales destaca la bahía Kona. Se ubica al norte de la península de Copacabana en el lado boliviano. Presenta un relieve accidentado y numerosas tierras de cultivo (andenes). Esta isla conserva vestigios arqueológicos antiquísimos que van desde Tiahuanaco hasta los Incas. Su punto más alto es el cerro Chequesani de 4.075 msnm.
- Isla de la luna o Koati (Bolivia): Se ubica al norte de la península de Copacabana frente a la población de Sampaya y a 7 km al sudeste de la Isla del Sol, tiene 1,05 km².
- Isla Parití y Cojata (Bolivia), tiene una superficie de 1,6 km²
- Isla Suriqui (Bolivia), tiene una superficie de 4,5 km².⁵⁵

⁵⁴ <http://www.historybolivia.blogspot.com/2011/12/tema-2-el-lago-titicaca.html>

⁵⁵ Ídem.

Figura N° 3: Lago Titicaca



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/El-Alto>

3.5. Principales atractivos turístico

Los atractivos principales en la región del Lago son las Islas del Sol y de la Luna donde se pueden apreciar hermosas vistas con la Cordillera Real de fondo. Ambas islas poseen restos arqueológicos de lo que una vez fueron templos construidos por la civilización INCA.

3.5.1. Isla del Sol

Se divide en tres comunidades, Yumani, Challa y Challapampa, posee monumentos precolombinos, tales como el Palacio de Pilkokaina y la Chinkana o Laberinto, la Escalinata del Inca, la Fuente Sagrada de la Eterna Juventud y las terrazas incaicas, se llega a hora y media en las lanchas a motor desde Copacabana.⁵⁶

⁵⁶ Ver Anexo 1; página 92

3.5.2. Isla de la Luna

Es la segunda Isla sagrada de los Incas, guarda restos de la antigua civilización. Se encuentra las ruinas del Palacio Ñak Uyu o Templo de la Luna, que posiblemente fue un "Acclawasi" o "Casa de las escogidas vírgenes del sol", siendo un edificio de tres alas que circundan.⁵⁷

3.5.3. Yumani

En la actualidad, es el principal puerto de la Isla del Sol, se encuentra el desembarcadero, jardines, una larga escalinata y una fuente de agua realizada con piedra, con tres chorros de agua, que, según algunos, simbolizan las tres leyes máximas incaicas.⁵⁸

3.5.4. Las Mil Escalinatas de Saxamani

Ubicado en la parte sur de la Isla del Sol en la comunidad Yumani, Saxamani es una escalinata embaldosada con piedras de origen precolombino que asciende desde la orilla del lago aproximadamente unos 60 metros, en sus laterales de las escalinatas se encuentra unos canales de desagüe por donde circula el agua que riega los jardines del Inca. es una fuente realizada con piedra canteada a la que confluyen tres chorros de agua y actualmente, se la denomina la "Fuente de las Tres Aguas" que son: De la PURIFICACIÓN, de la VIDA y de la JUVENTUD.⁵⁹

3.5.5. La "Chinkana" (Laberinto)

Situada a unos 200 metros del Templo del Sol (Roca Sagrada de los Orígenes) bajando hacia el Lago Titikaka. Es una construcción semi-subterránea con una serie de pasillos que conducen a salas que tenían varias puertas de acceso. Por la acción del tiempo los techos, tanto de las estancias como de los pasajes, se derrumbaron. La "Chinkana" es una muestra única del tipo de construcción laberíntica en el mundo. Es posible que esta construcción hubiera sido destinada

⁵⁷ Ver Anexo 2; página 92

⁵⁸ Ver Anexo 3; página 92

⁵⁹ Ver Anexo 2; página 93

para los momentos de meditación o de iniciación de sacerdotes ligados al culto a Inti y a la Roca Sagrada.⁶⁰

3.5.6. El palacio de Pilkokaina

Ubicado en la parte sur de la Isla del Sol a 1 Km de la comunidad de Yumani, Pilkokaina significa el "sitio donde descansa el ave", Es el Palacio Inca de dos pisos, construido por Tupac Yupanqui. , es una edificación elaborada con piedras sin labrar, unidas por mortero de barro, sus conjuntos habitacionales se encuentran bien conservados donde se pueden apreciar paredes que intercomunican con otros recintos y patios, esta técnica es conocida como bóveda falsa., Se considera como una construcción precolombina incaica.⁶¹

3.5.7. Iñak Uyu

El templo Acllawasi o palacio de las Vírgenes del Sol, ubicado en la Isla de la Luna, fue estructura ceremonial construida sobre un terraplén de proporciones rectangulares de 55 mts. De largo y 24 mts. De ancho. La construcción, hecha por los arquitectos incas de piedra sin labrar, es un conjunto habitacional construido con un patio rectangular sobre una plataforma con muro de contención y juntas perfectas. Las habitaciones están cerradas por bóvedas falsas.⁶²

3.6. Otros Atractivos en el Lago Titicaca

3.6.1. Sampaya

Proviene del vocablo aymara Sama Pata que significa (lugar de descanso) se encuentra ubicada a 18 km. al norte de Copacabana, a 25 minutos en auto y a 4 horas caminado. Sus casas están hechas con paredes de piedra y sus techos con paja brava. El visitante puede apreciar la técnica del empedrado de la época. Se encuentran pequeños árboles de "kantutas" (flor nacional). A los

⁶⁰ Ver Anexo 2; página 93

⁶¹ Ver Anexo 2; página 93

⁶² Ver Anexo 3; página 94

pies del poblado se ven las islas del Sol y de la Luna y un mágico espectáculo de los nevados andinos. Los habitantes están desarrollando esfuerzos para atraer turistas en pequeños números.⁶³

3.6.2. Yampupata

Yampupata es una península boliviana del lago Titicaca, ubicada al noroeste de la gran península de Copacabana, limita con la Isla de la Luna en su parte norte y con la isla del Sol en su parte norte oeste forma el estrecho homónimo con esta última. Tiene una forma alargada en dirección noreste y una superficie aproximada de 35 kilómetros cuadrados (km²). Se puede llegar a este lugar caminando desde Copacabana el recorrido dura 4 horas, es el puerto menor donde las embarcaciones cruzan el estrecho de 1 km, hasta llegar a la Isla del Sol.⁶⁴

3.6.3. Andenes prehispánicos

Los andenes o terrazas agrícolas son plataformas de cultivo que muestran el desarrollo de la tecnología agrícola precolombina, que permitió aprovechar las superficies más abruptas y rocosas de las montañas. En los alrededores del lago Titicaca se ve una impresionante cantidad de estas terrazas, la mayor parte de ellas abandonadas. Están construidas en las laderas, sostenidas por muros de contención de piedra. El manto de tierra fértil descansa sobre capas de gravas y piedras mayores que regulaban el drenaje y mantenían la humedad. El suave declive creado evitaba la pérdida de nutrientes por acción del arrastre del agua.

⁶³ Anexo 3; página 94

⁶⁴ Anexo 3; página 94

CAPITULO IV

TRANSPORTE FLUVIAL – FLUJO DE TURISMO – ACTIVIDAD LABORAL Y CONDICIONES LABORALES DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS

4.1. Transporte fluvial

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía y es un sector que por sus características, los modos que abarca y su importancia tiene un comportamiento creciente, acorde con las necesidades del mercado. Así mismo abarca diferentes modos de transporte, entre los que se encuentran: el transporte aéreo, el transporte acuático que a su vez consta del transporte fluvial, lacustre y marítimo y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero. La importancia de este sector se ve reflejada en la cantidad de pasajeros y carga que son transportados anualmente por este sector. La red fluvial, en territorio boliviano, está conformada por tres sistemas claramente identificados:

- El sistema fluvial del Noreste, o Cuenca Amazónica Boliviana.
- El sistema fluvial del Sureste, o Hidrovía Paraguay – Paraná y la
- Cuenca endorreica, conformada por Lago Titicaca, Rio Desaguadero y Lago Poopó.

4.1.1. Transporte fluvial lacustre o cuenca endorreica

La Cuenca endorreica, está conformada por Lago Titicaca, rio Desaguadero y lago Poopó, en años anteriores se transportaba volúmenes importantes de carga en conexión con el sistema de ferrocarril con transbordo a ferris, llegando algunos años a mover más de 100.000 toneladas de carga embarcada y más de 10.000 toneladas de carga desembarcada. En la actualidad con la

conclusión de la carretera asfaltada a la localidad fronteriza de Desaguadero, el Puerto de Guaqui (Bolivia) y el Puerto de Puno (Perú) dejaron de funcionar para transporte de carga.⁶⁵

Debido por su ubicación, del lago Titicaca, se caracteriza por ser el lago navegable más alto del mundo, es un lugar turístico, posee una flota mercante conformada en su mayoría por embarcaciones de recreo, de turismo, deportivas y pasajeros, a diferentes comunidades del Municipio de Copacabana, en el puerto de Huatajata operan agencias con catamaranes y aliscafos realizando visitas turísticas a las diferentes islas que pertenecen al lago Titicaca, en la Bahía Guaqui, opera el buque Multipropósito junto a Navtur realizando desplazamiento en aguas por el Titicaca.

4.2. Flujo de turismo

Bolivia cuenta con un importante potencial turístico, dada su diversidad geográfica, cultural y étnica, y posee ventajas comparativas al contar con diferentes ecosistemas, con biodiversidad de flora y fauna, nevados, altiplano, valles, llanos, amazónicos y selvas. Estas condiciones hacen que el país se adecue de manera natural a la demanda internacional, especialmente de turismo ecológico, turismo comunitario y turismo de aventura.

Uno de los indicadores que permite cuantificar el turismo receptor es la llegada de viajeros extranjeros o visitantes, entre los años 2009 y 2012, el turismo receptor en Bolivia creció, un 60.26% pasando de 817.887 mil a 1.357.170 mil visitantes extranjeros.⁶⁶ Según el Censo realizado en Bolivia de 2012, Los principales lugares más visitados son: La Paz (23,1%), Santa Cruz (17,1%), Copacabana (8,8%), Cochabamba (6,4%) y Salar de Uyuni (6,3%), Potosí 4.6%, Isla del Sol 3.3%, Isla de la Luna 0.4% con estadías más largas en las ciudades de Santa Cruz y Cochabamba. En todo caso, los destinos visitados por los turistas extranjeros son diversos, llegando en 2014 a un total de 25 lugares, vemos en el cuadro N.º 1.⁶⁷

⁶⁵ DIAGNÓSTICOS SECTORIALES TRANSPORTE; Actualización Ilychss A. Rodríguez Juárez; Septiembre 2015; Tomo IV

⁶⁶ Estimación de Universos Estadísticos del sector "TURISMO EN BOLIVIA"; Primera edición; septiembre 2013, pág. 15

⁶⁷ ENCUESTA DE GASTO DE TURISMO RECEPTOR Y EMISOR; Bolivia "TE ESPERA" INE; La Paz agosto 2014; pág. 44

Cuadro N °1

Turismo Receptor: Principales Lugares Turísticos Visitados en Bolivia

Lugares Visitados	Participación Porcentual
Total	100 %
La Paz	23.1 %
Santa Cruz	17,1 %
Copacabana	8,8 %
Cochabamba	6,4 %
Salar de Uyuni	6,3 %
Potosí	4,6 %
Isla del Sol	3,3 %
Oruro	3,2 %
Sucre	3,1 %
Tiwuanaku	2,6 %
Samaipata	2,6 %
Tarija	2,5 %
Coroico	2,5 %
Tupiza	2,4 %
Villazón	2,3 %
Yacuiba	2,2 %
Misiones Jesuitas	1,1 %
Villamontes	0,8 %
Sorata	0,7 %
Camiri	0,6 %
Lago Titicaca	0,6 %
Villa Tunari	0,5 %
Cotoca	0,5 %
Montero	0,5 %
Yungas	0,4 %
Valle grande	0,4 %
Biocento Güembé	0,4 %
Isla de la Luna	0,4 %
Rurrenabaque	0,3 %

Fuente: INE; 2014

4.2.1. Flujo de Turistas en el Municipio de Copacabana Lago Titicaca

El Municipio de Copacabana está considerado, como uno de los principales Municipios turísticos del departamento de La Paz, con una significativa afluencia de turistas nacionales y extranjeros cuyo promedio de permanencia es de 3 días en el caso de turistas extranjeros y de

2 días en turistas nacionales. Desde el punto de vista de la oferta se evidencia un conjunto de prestadores de servicios turísticos como establecimientos de hospedaje de diferentes categorías, agencias de turismo que operan en la región, empresas de transporte terrestre y lacustre, establecimientos de alimentación, emprendimientos turísticos comunitarios y otros que se encuentran operando dentro el Municipio.

Según el flujo de turismo receptor y emisor, realizadas en Bolivia de 2014, la ciudad de La Paz ocupa el primer lugar en turístico receptor en Bolivia, con un porcentaje de 23.1% siendo igual a 313.506 turistas, el Municipio de Copacabana ocupa el tercer lugar más visitado, con un 8.8 % siendo 119.430 turistas, la Isla del sol ocupa el séptimo lugar con 3.3% siendo 8.143 personas extranjeras, y la Isla de la Luna ocupa el vigésimo octavo lugar, con 0.4% siendo 5.428 personas extranjeras, aproximadamente. De acuerdo con los datos estadísticos se muestra el siguiente cuadro.

Cuadro: N°2

Turismo Receptor: Lugares Turísticos Visitados en Bolivia

LUGARES VISITADOS	PARTICIPACION PORCENTUAL	NUMERO DE PERSONAS
La Paz	23.1 %	313.506
Copacabana	8.8 %	119.430
Isla del Sol	3.3 %	8.143
Isla de la Luna	0.4 %	5.428

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, según el observatorio del Vice Ministerio de Turismo, la región del Lago Titicaca continúa siendo una de las más visitadas en el país, alcanza a más de **138 mil visitantes al año**; la mayoría de éstos corresponden a turistas independientes. En el destino turístico Lago Titicaca se pueden realizar diversas actividades tanto de naturaleza, como recreativas y culturales en el marco de su variada oferta de servicios turísticos.

La mayoría de los visitantes extranjeros tienen entre 20 a 29 años de edad (52.8%), seguido por personas entre 30 a 39 años de edad (25.5%). En conjunto estos dos segmentos representan el

78,3%. Es un mercado bastante joven cuya formación académica es mayoritariamente de estudiantes (24.7%). En cuanto a su condición de género, los hombres representan el 47.6% y las mujeres el 52.4%.⁶⁸ Ilustrando en los siguientes cuadros tenemos.

Cuadro: N°3

Características Demográficas de Visitantes Extranjeros

RANGO DE EDAD	PARTICIPACION PORCENTUAL	NUMERO DE PERSONAS
20 A 29	52.8%	72.864
30 A 39	25.5%	35.190
40 En Adelante	21.7%	29.946
Total	100%	138.000

Fuente: Ministerio de Culturas, Viceministerio de Turismo; BOLIVIA “TE ESPERA”

Cuadro: N°4

Por Condición de Género

CONDICIÓN DE GÉNERO	PARTICIPACION PORCENTAJE	NUMERO DE PERSONAS
Hombres	47.6%	65.688
Mujeres	52.4%	72.312
Total	100%	138.000

Fuente: Ministerio de Culturas, Viceministerio de Turismo; BOLIVIA “TE ESPERA”

4.2.2. Gasto de turismo receptor

Según el gasto medio diario de visitantes extranjeros en Bolivia fue de \$us 61.5, entre los países con mayor gasto medio diario están Suiza con (\$us 95,8), Panamá (\$us 93,9), Alemania (\$us 78,9), Japón (\$us 70), siendo el gasto de los residentes de Suiza superior con relación al resto, mientras que el menor gasto medio diario es de los residentes uruguayos con (\$us 48,6).

⁶⁸ “EL LAGO TITICACA, LAGO SAGRADO DE BOLIIVIA”; Ministerio de Culturas, Viceministerio de Turismo; BOLIVIA “TE ESPERA”.

Según la condición de viaje, el gasto medio de viaje de los visitantes por turismo independiente fue de \$us 724 y de los visitantes por turismo organizado fue de \$us 706.6, por otro lado, el gasto medio diario es mayor por turismo organizado (\$us 64.1) comparado con el gasto medio diario con turismo independiente (\$us 61.4).⁶⁹ En el Municipio de Copacabana el gasto medio diario de un visitante turista fue \$us 61.5, la estadía media en número de días es de 3, en la Isla del Sol de 2 días y en la Isla de la Luna es de 1 día.⁷⁰ Tomando los porcentajes de participación y el gasto de estadía media por turista, obtenemos el gasto de estadía media anual por visitante extranjero del Municipio de Copacabana, Isla del Sol e Isla de la Luna, vemos en el siguiente cuadro N°5

Cuadro: N°5

Turismo Receptor: Lugares Visitados y Estadía Media

LUGAR VISITADO	ESTADÍA MEDIA POR DÍA	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL	ESTADIA MEDIA ANUAL
Copacabana	\$us 61.5	8.8% igual	7.344.945 \$us
Isla del Sol	\$us 61.5	3.3% igual	500.795 \$us
Isla de la Luna	\$us 61.5	0.4 % igual	333.863 \$us

Fuente: Elaboración Propia

Con estos datos descritos se puede observar que existe una gran afluencia de turistas extranjeros y nacionales en el Municipio de Copacabana, tomando en cuenta el gasto receptor, y la estadía media y la participación porcentual la estudia media anual, hacemos notar que existe ingresos altos en Copacabana, así como en las comunidades aledañas. El centro de visita más importante es Copacabana, este es el centro principal para el comercio y los diferentes servicios que se presta, sirve como base de operaciones o distribuidor de los flujos turísticos, principalmente hacia la Isla del Sol, que es visitada por el 75.8% de los encuestados. También, 73.6% de los mismos visitó la Iglesia de Copacabana, y solo un 30.1% ascendió al Calvario. Así lo vemos en el siguiente cuadro.

⁶⁹ ENCUESTA DE GASTO DE TURISMO RECEPTOR Y EMISOR; Bolivia “TE ESPERA” INE; La Paz agosto 2014; pág. 44

⁷⁰ Ídem.

Cuadro: N°6

Visita de Atractivos Turísticos por Los Visitantes Extranjeros

ATRATIVOS TURISTICOS	EXPRESADO EN PORCENTAJE
VISITO LA ISLA DEL SOL	75,8%
VISITO LA IGLESIA DE COPACABANA	73,60%
VISITO EL CALVARIO	30,10%
VISITO LA ISLA DE LA LUNA	16,90%
VISITO YAMPUPATA	37,00%
VISITO TITIKACHI	15,00%
VISITO SAMPAYA	11,00%
VISITO LA ISLA PARITI	20,00%

Fuente: Ministerio de Culturas, Viceministerio de Turismo; “BOLIVIA “TE ESPERA”

4.2.3. Análisis de flujo de turismo en el Municipio de Copacabana (2015-2019)

El flujo de turismo en Bolivia fue variando desde el año 2012 al 2022, teniendo en cuenta las circunstancias que devino por la cuarentena, obtuvimos datos preliminares del Instituto Nacional de Estadísticas el flujo como vemos en el siguiente cuadro.

Cuadro : N°7

Llegada de Visitantes a Bolivia 2012 – 2022



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas; 2023

Según la Dirección de Análisis Productivo, dependiente del Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, el año 2015 la llegada de visitantes internacionales a Copacabana fue de 86,038 personas, el 2016 fue 110,306 personas las gestiones 2017, 2018 y 2019 el flujo de personas descendió hasta las 93,550 personas. De las llegadas de visitantes internacionales fue por Kasani más del 95 por ciento corresponde a ciudadanos extranjeros y una parte menor a nacionales. Esto da cuenta de la importancia para el turismo y comercio de la región el municipio de Copacabana, con un flujo importante de extranjeros de distintas nacionalidades, que en su mayor parte corresponden a turistas.

De tal manera que el 2015 se llegó a 84,375 visitantes extranjeros que ingresaron al Municipio de Copacabana por Kasani, en 2016 se superó los 100,000 y se llegó a su nivel más alto en 2017 con 104,534 visitantes. No se pudo mantener este nivel y descendió hasta los 91,312 visitantes en 2019. No se descarta que la situación económica más complicada de los países vecinos haya afectado en el flujo migratorio en Copacabana, con una menor movilidad de turistas en la región de Sud América.⁷¹

4.3. Asociaciones del Transporte Lacustre

Las Empresas Navieras, Agencias Navieras, Asociaciones, Cooperativas y otras afines a la actividad naviero mercante, deben registrarse ante la Unidad de Marina Mercante, dependiente de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustre y Marina Mercante que a su vez dependiente del Ministerio de Defensa.

Según la entrevista al señor Silverio Arwata: “La mesa directiva de la “Federación Lacustre” está conformada de la siguiente manera: Ejecutivo Secretario General, Secretario de Actas, Secretario Hacienda, Secretario de Deportes, Porta Estandarte, Vocal, Secretario de Conflictos.⁷²

⁷¹ INFORME ESTADISTICO DEL MUNICIPIO DE COPACABANA; Dirección General de Análisis Productivo 2020; pág. 15

⁷² ENTREVISTA; Señor Silverio Arwuata; Pregunta 3; Anexo 4; página 95

“La Federación de Trabajadores Lacustre en Turismo Copacabana”, está organizado por asociaciones: formada por 11 asociaciones, que son las siguientes: Unión Marinos, (32 socios), Inca Tours, 23 de Marzo, Copacabana Tours (27 socios), Náutico Titicaca, A. A. DECO, 6 de octubre, Mini Catamarins, Arco Iris, 29 de Julio y Unión Litoral cada asociación conformada de 32 a 25 socios”.⁷³

Los socios de la “Federación Lacustre” operan en el puerto mayor de Copacabana, trabajan por turnos, por ejemplo: la Asociación Unión Marinos cuenta con 32 socios, 16 socios trabajan una semana y la siguiente descansan, es decir que trabajan por dos semanas alternadas, al mes.

Figura N°4: Puerto Mayor de Copacabana



Fuente: Foto 30 – mayo - 2023

El turismo en la Isla del Sol a incrementado, los pobladores se dedican a esta actividad aumentando los servicios turísticos, así como el transporte lacustre comunitario aumento de 15 lanchas de 2006 a 30 lanchas al 2017 mencionamos algunas asociaciones de transporte lacustre comunitario: Sol Yumani (6 socios) y Yampu Tours, están ubicados en el puerto de Yumani; Challapampa Willka, y Willka Wata Tours ubicado en el puerto de Challapampa; Challa

⁷³ Ídem; Pregunta 2; página 95

Chasqui ubicado en la comunidad de Challa,⁷⁴ las asociaciones comunitarias trabajan con las agencias de turismo.

Figura N°5: Puerto de Yumani



Fuente: <https://www.explo.com/region-la-paz-yumani-isla-del-sol-lac-titicaca>

Figura N°6: Puerto de Challapampa



Fuente: <https://www.gettyimages.es/fotos/isla-del-sol>

⁷⁴ PLAN DE DESARROLLO TURISTICO COMUNITARIO “COMUNIDAD ORIGINARIA MARC KOSCO”; MUNICIPIO DE COPACABANA; Postulantes: Ferrano Quispe Marcos Edwin, Apaza Choque Rosmery; Carrera Turismo UMSA; LA PAZ – BOLIVIA; AGOSTO 2014

También existe servicio de transporte lacustre turístico que son alíscafos y catamaranes, a cargo de empresas privadas las Tours Operadoras como: Crillón Tours, Transturin Tours, Magri Turismo (MT) entre otros, que ofrecen sus servicios de turismo organizado, a diferencia de la comunidad se dedica al turismo independiente. Las empresas nacionales del turismo organizado internacional, operan rutas turísticas lacustres desde Huatajata, Isla del Sol, y Copacabana, transportan casi exclusivamente a la demanda de turismo organizado de origen internacional, la mayor parte de las empresas operadoras de turismo receptivo ofrecen el circuito La Paz – Copacabana - Isla del Sol- con visita opcional a la Isla de la Luna, los operadores de turismo tienen su oficina principal en La Paz y solo tienen representaciones en Copacabana⁷⁵

Crillón Tours, es la pionera de turismo receptivo en Bolivia, cuenta con 7 Aliscafos (servicio de Hydrofils) están ubicados en el puerto internacional de Chua. Transturin, invirtió en 4 Cruceros Catamarán ubicados en el puerto de Hatajata, operan, tanto a la parte norte Challapampa como también a la parte sur Yumani de la Isla del Sol, Crillón Tours y Transturin, ofrecen sus paquetes turísticos directamente a los turistas, como también a otras agencias de viajes, ubicándose estas en Bolivia y en el extranjero.

Figura N° 6: Embarcaciones de Crillon Tours (Aliscafos)



Fuente: Crillon Tours, titicaca@entelnet.bo

⁷⁵ Informe del Estado del Lago; Proyecto de desarrollo sostenible del Lago Titikaka; Diseño y Diagramación Salinas y Sanches SRL; Impreso en Bolivia 2009; pág. 65

Figura N° 7: Embarcaciones Transturin (Catamaranes)



Fuente: Empresa Transturin. www.titicacacatamaran.com

4.4. Rutas y destinos de vehículos acuáticos

4.4.1. Vías navegables

Las Vías navegables, son los espacios acuáticos que reúnen las condiciones físicas, naturales o artificiales, por donde pueda navegar una embarcación o artefacto naval.

La Vías Navegables se clasifican en:

- Internacional: Son espacios acuáticos comprendidos por ríos y lagos internacionales, limitados por la línea.
- Fronteriza internacional: También comprenden aquellas vías vinculadas a otros países y supeditadas a los principios del Derecho Internacional.
- Nacional: Cuando alcancen a más de un departamento y su planificación, diseño, construcción, conservación y administración de las mismas será de competencia del nivel central del Estado.

- Departamental. Vías fluviales y espacios acuáticos lacustres de alcance interprovincial e intermunicipal, cuya planificación, diseño, construcción, conservación y administración de las mismas será de competencia de los gobiernos departamentales, en coordinación y supervisión del nivel central del Estado.⁷⁶

La Unidad de Vías Navegables, forma parte de la Unidad Marina Mercante tiene competencia de aprobar los planos, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y mejoramiento de vías navegables, acorde a normas técnicas específicas de esta manera prestar un servicio transporte acuático eficiente y eficaz, mediante normas específicas que otorgan la licencia del servicio a las personas naturales o jurídicas, que oferten el transporte público acuático, brindando calidad y seguridad al mismo.

En el artículo 306 de la ley General de Trabajo señala: “El nivel central del Estado mediante la autoridad competente, tendrá entre otras, las siguientes atribuciones específicas”:

1. Ejecutar levantamientos hidrográficos en espejos de agua patrimoniales.
2. Identificar mediante la carta náutica los espacios acuáticos navegables y ribereños.
3. Señalizar las vías acuáticas y provisión de los servicios de ayudas a la navegación en las aguas jurisdiccionales.
4. Realizar el mantenimiento, conservación y/o mejoramiento de la señalización náutica a las ayudas a la navegación.

4.4.2. Rutas y destinos

Dada la afluencia de turistas nacionales y extranjeros hacia el destino al Lago Titicaca y sus pueblos aledaños, el Municipio de Copacabana cuenta con empresas y asociaciones de transporte fluvial lacustre que ofrecen un servicio diario.

⁷⁶ LEY N.º 165; “LEY GENERAL DE TRANSPORTE”; Gaceta Oficial de Bolivia; 16 de Agosto de 2011

Según entrevistado al señor Silverio Arwata “El servicio de transporte fluvial lacustre de las diferentes asociaciones cubre tramos largos y cortos:

- Tramos cortos: a nivel local van de Copacabana a Boca del Sapo, Islas Flotantes, Virgen de Lourdes, y Sampayo.
- Tramos largos: prestan servicio de Copacabana a Isla del Sol, Isla de la Luna donde solo se accede por la parte sur”.⁷⁷

Cuadro: N°8

Servicio De Transporte Lacustre Turístico en el Municipio De Copacabana

NOMBRE DE ASOCIACIÓN	RUTA / TRAMO	DESCRIPCIÓN
Unión Marinos (32 socios)	Copacabana- isla de la Luna-Isla del sol y alrededores; salidas del Puerto Mayo de Copacabana	Salidas diarias a la Isla del sol y de la Luna Horas 9:00am y 13:30pm
Copacabana Tours (27 socios)	Copacabana- isla de la Luna-Isla del sol y alrededores; salidas del Puerto Mayo de Copacabana	Salidas diarias a la Isla del sol y de la Luna Horas 9:00am y 13:30pm
A. ADECO	Copacabana- isla de la Luna-Isla del sol y alrededores; salidas del Puerto Mayo de Copacabana	Salidas diarias a la Isla del sol y de la Luna Horas 9:00am y 13:30pm
Sol Yumani (6 socios)	Puerto Yumani- Copacabana; Copacabana - Isla de la Luna - Isla del Sol	Salidas diarias de 8:00am del puerto Yumani; regresa 14: 00 pm de Puerto de Copacabana
Amazonia Andes	Copacabana- Isla de Luna - Isla del Sol; sale del Puerto Mayor de Copacabana	Salidas diarias horas 9:00am y 3.30 pm
Titicaca Tours	Copacabana- Isla de Luna - Isla del Sol; sale del Puerto Mayor de Copacabana	Salidas diarias Horas 8:30am y 13:30 pm

Fuente: Elaboración propia

⁷⁷ Entrevista al Señor: Silverio Arwata; Socio de Unión Marinos; anexo 4; pregunta 6 pág. 96

La Unidad de Vías Navegables se encarga de la señalización y mantenimiento de vías navegables, así como emitir carnets de tripulantes y/o credenciales, para habilitar a los buques naves y otros artefactos navegables.

4.5. Actividad laboral del transporte Federación Lacustre

De acuerdo a las entrevistas desarrolladas en el Municipio de Copacabana, obtuvimos información de la frecuente actividad laboral de los vehículos acuáticos, precios de las lanchas, precios de los pasajes, gasto de la gasolina por ida y vuelta a diferentes comunidades aledañas, pago de cabotaje, pago por inspecciones realizadas a cada lancha, por la Capitanía y mantenimiento de las lanchas.

El señor Silverio Arwata nos dio detalles de la actividad laboral del transporte lacustre: “En nuestra asociación Unión Marinos, nos turnamos por semana, esta semana me toca trabajar, el siguiente descanso, como somos 32 socios nos turnamos por semana, todos trabajamos así, está en nuestro estatuto”.⁷⁸

Con referencia a los pasajes a la Isla del Sol nos informó que la Federación de trabajadores Lacustre cobran 50 bs ida y vuelta, solo ida 30 bs y vuelta también 30 bs, dependiendo si hay pasajeros, llegan a Yumani a la parte sur de la Isla del Sol, el flujo de turistas a la Isla Koati es poco, por otra parte los isleños cobran 60 bs a la Isla del Sol ida y vuelta.⁷⁹

Así mismo nos dio datos de los precios de las lanchas, tienen un costo muy alto y varía según el tamaño los más grandes están unos 100.000 Bs, medianos 75.000 bs, y 65.000, los más pequeños 30.000bs, estos vienen sin motor sin asientos, y otros accesorios, el precio del motor esta entre de 6 a 7.000 \$us, las lanchas son construidas en la isla Suriqui, Puerto Pérez.

⁷⁸ ENTREVISTA; Señor Silverio Arwuata; Socio Unión Marinos Copacabana; anexo 4; pregunta 4; pagina 95.

⁷⁹ Ídem; Pregunta 8; página 96

También nos explicó sobre el cabotaje: “Los lancheros cada que salen pagan a la capitanía 5bs, ellos autorizan para comprar gasolina, solo está autorizado para que compren 40 litros que son dos bidones de gasolina tienen que pagar 5bs, por cada salida, si quieres comprar 3 bidones 60 litros pagas 10bs, te dan un pase para salir, esto es cabotaje, es como una autorización, por litro de gasolina se paga 4.5 bs, también entran de acuerdo con las inspecciones, que también lo hace la capitanía, se paga 100, 200, 300, bs cada año”.⁸⁰

Obtuvimos datos sobre la afluencia de turistas siendo que es variado dependiendo de los días, los días ordinarios de 2 a 10 pasajeros, sábados y domingos y feriados de 10 a 15 pasajeros y días de fiesta agosto y Semana Santa de 20 a 40 pasajeros.⁸¹

Por otra parte, nos dio un presupuesto del mantenimiento de las lanchas pintan dos veces al año, utilizan un balde y medio de pintura el costo sería 1.020 bs el precio de un balde es de 680 bs, masilla unos 200bs, se estima un costo de mantenimiento de pintura en la lancha unos 1500 bs, para la reparación lo llevan a Suriqui el costo sería de 2000 a 2500”.⁸²

Mediante la información recaudada de las asociaciones de lanchas en el Municipio de Copacabana, cada asociación se turna por semana para realizar las salidas a las diferentes islas para poder brindar un servicio eficiente y no exceder la demanda de lanchas. Es decir, cada asociación cuenta entre 27 y 30 socios y a la semana solo trabajan la mitad entre 13 y 15 socios de cada asociación.

A continuación, detallaremos los ingresos, costos y gastos que realizan los socios dependiendo de la capacidad de personas que tienen las lanchas.

⁸⁰ ENTREVISTA; Señor Silverio Arwuata; Socio Unión Marinos Copacabana; anexo 4; Pregunta 12; pág. 97

⁸¹ Ídem; Pregunta 11; página 97

⁸² Ídem; Pregunta 14; página 98

Cuadro: N°9

Detalle de precio del pasaje

PASAJE EXPRESADO EN Bs.			
TRAMO	ISLA DEL SOL	ISLA DE LA LUNA	ISLAS FLOTANTES
IDA Y VUELTA	50	50	25
IDA	30	30	15
VUELTA	30- 40	40	15

Fuente: Elaboración Propia

4.5.1. Lanchas con capacidad De 15 A 20 pasajeros.

- **Costos Y Gastos**

Entre los costos de los propietarios de las lanchas con capacidad de 15 a 20 pasajeros son: el mantenimiento y pintura de la lancha que se realiza 2 veces al año, el cabotaje que es un pase de permiso para cargar gasolina en bidones y así poder recargar a las lanchas, el costo del cabotaje es de 10 bs por 60 litros y cada litro tiene un costo de 4,50 bs. El promedio de gasolina que consume la lancha es de 55 litros, la gasolina varía según las vueltas que realizan y los otros costos que se requiera para la lancha.

Los gastos que realizan durante el año son los siguientes: Pagan una patente municipal anual de 40 bs un aporte anual a la asociación que pagan un aporte de 1.200 bs al Municipio, también pagan a la capitanía por la inspección de la lancha y los otros gastos algún aporte extra que se necesite para la asociación y pagos administrativos.

Cuadro N.º 10**Detalle de Costos**

COSTOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.	
DETALLE	GASTOS
MANTENIMIENTO LANCHAS	3.000
PINTURA LANCHAS	3.000
GASOLINA - 55 litros /día	41.580
CABOTAJE	1.680
OTROS COSTOS	2.000
TOTAL COSTOS	51.260

Fuente Elaboración Propia

Cuadro N.º 11**Detalle de Gastos**

GASTOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.	
DETALLE	GASTOS
PATENTE MUNICIPAL	40
APORTE A LA ASOCIACION	60
CAPITANIA	300
OTROS GASTOS	4.000
TOTAL GASTOS	4.400

Fuente Elaboración Propia

- **Ingresos**

Los ingresos que perciben los propietarios de las lanchas son las siguientes: De lunes a viernes tienen un promedio de 5 pasajeros por día y solo dan 5 vueltas por semana generando un ingreso de 1.250 Bs. Los sábados, domingos y feriados trasladan 15 pasajeros en cada ida – vuelta, dando 2 vueltas por día, 3.000 Bs. Como se indicó anteriormente las asociaciones se turnan por semana, solo tienen trabajan 14 días generando un ingreso mensual de 8.500 Bs.

Cuadro N.º 12**Detalle de Ingresos**

INGRESOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.				
DIAS	PASAJE	CANTIDAD DE PASAJEROS	1 VUELTA	TOTAL VUELTAS
LUNES - VIERNES	50	5	250	1.250
SABADO -DOMINGO YFERIADOS	50	15	750	3.000
INGRESO / SEMANA				4.250
INGRESO / MES				8.500
INGRESO / ANUAL				102.000

Fuente: Elaboración Propia

Detalle Utilidad Anual

TOTAL INGRESOS	102.000
TOTAL COSTOS	51.260
TOTAL GASTOS	4.400
UTILIDAD ANUAL	46.340

UTILIDAD MENSUAL
3.861.67

Fuente Elaboración Propia

El ingreso neto mensual 3.861.67 Bs, obteniendo un ingreso neto anual de 46.105.67 Bs.

4.5.2. Lanchas con capacidad de 30 A 40 pasajeros

- **Costos y Gastos**

En las lanchas de capacidad de 30 a 40 pasajeros los costos y gastos incrementan por ser lanchas más grandes ya que su mantenimiento asciende a 10.000 Bs. anual, la gasolina que utilizan es de un promedio de 65 litros por día dependiendo de las vueltas que realicen por día, el cabotaje se calcula de la misma manera que de las lanchas pequeñas.

Los gastos no varían mucho de las lanchas pequeñas, lo que si incrementan son los gastos administrativos por lo deben cancelar sueldos y salarios de agentes que ayudan a captar pasajeros.

Cuadro N.º 14

Detalle de Costos

COSTOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.	
DETALLE	GASTOS
MANTENIMIENTO LANCHAS	3.000
PINTURA LANCHAS	3.000
GASOLINA 65 litros/día	45.360
CABOTAJE	1.680
OTROS COSTOS	4.000
TOTAL COSTOS	57.540

Fuente Elaboración Propia

Cuadro N.º 15

Detalle de Gastos

GASTOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.	
DETALLE	GASTOS
PATENTE MUNICIPAL	40
APORTE A LA ASOCIACION	60
CAPITANIA	300
GASTOS ADMINISTRATIVOS	14.172
OTROS GASTOS	6.000
TOTAL GASTOS	20.572

Fuente Elaboración Propia

- **Ingresos. -**

Los ingresos que perciben las lanchas de 30 a 40 pasajeros son: De lunes a viernes dan 5 vueltas con un promedio de 5 pasajeros generando un ingreso de 1.250 Bs. Y los sábados, domingos y feriados dan 2 vueltas por día, con un promedio de 25 pasajeros generando un ingreso promedio de 5.000 Bs. De igual manera las asociaciones se turnan para salir a las diferentes islas por lo cual cuentan con 15 a 14 días de trabajo al mes.

Cuadro N.º 16

Detalle de Ingresos

INGRESOS ANUALES EXPRESADO EN Bs.				
DIAS	PASAJE	CANTIDAD DE PASAJEROS	1 VUELTA	TOTAL VUELTAS
LUNES - VIERNES	50	5	250	1.250
SABADO -DOMINGO YFERIADOS	50	25	1.250	5.000
INGRESO / SEMANA				6.250
INGRESO / MES				12.500
INGRESO / ANUAL				150.000

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro N.º 17

Detalle de Utilidad Anual

TOTAL INGRESOS	150.000
TOTAL COSTOS	57.040
TOTAL GASTOS	20.572
UTILIDAD ANUAL	72.388

UTILIDAD MENSUAL
6.032,33

Fuente: Elaboración Propia

El ingreso neto al mes es de 6.032,33 Bs, generando una utilidad neta anual de 72.388 Bs.

Según los datos obtenidos de turistas que visitan Copacabana - Isla del sol, los pasajes son distorsionadas ya que se maneja diferentes precios de los pasajes por el servicio de transporte lacustre, creando inconformidad e inseguridad a los turistas así, por ejemplo, Tomas de

Barcelona señala: “Que los botes públicos tienen dos horarios el primero parte a las 8:00 am y el segundo a las 13:00 pm, cualquier otra salida de manera privada es más cara. El precio del billete de ida es de 30 bolivianos si vas directamente a la Isla del Sol o de 35 bolivianos si quieres hacer una parada de una hora aproximadamente en la Isla de la Luna, ya que se trata de otro de esos lugares imprescindibles que ver en Bolivia. Por su parte, el precio del billete de vuelta es de 30 bolivianos y no hace paradas entre Yumani y Copacabana”.⁸³

Según la Ley General de Transporte en su artículo 307 menciona: Garantizar la libre competencia del servicio público de transporte acuático, evitando los actos que impidan, restrinjan o distorsionen en cuanto a precio, tarifa y calidad.

1. Realizar estudios de precio y calidad en el mercado a fin de regular las tarifas referenciales.
2. Exigir al operador máxima comodidad y cumplimiento de los términos contractuales en favor de las usuarias y los usuarios del servicio de transporte, proporcional a la tarifa.
3. Notificar, previa resolución, a los operadores del transporte acuático y servicios portuarios que infrinjan normas referenciales de precio o de tarifa y calidad.
4. Accionar las sanciones correspondientes, en caso de incumplimiento probado de las normas referenciales de precio o de tarifa y calidad.⁸⁴

Según este artículo, para establecer una tarifa de pasajes se debe realizar un estudio de precio y calidad, algo que no sucede con los precios de pasaje de transporte lacustre en el Municipio de Copacabana, la tarifa de pasajes se determina según la afluencia de turistas o del operador, no habiendo un acuerdo con el Municipio.

⁸³<https://cronicoviajero.com/> Cómo ir a la Isla del Sol desde Copacabana | Viajero Crónico (cronicoviajero.com); Tomas de Barcelona; mayo 2023.

⁸⁴ LEY N.º 165; “LEY GENERAL DE TRANSPORTE”; Gaceta Oficial de Bolivia; 16 de Agosto de 2011

4.6. Condiciones laborales de vehículos acuáticos

La Unidad de Puertos y Vías Navegables dependiente de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustre y Marina Mercante se encarga de aprobar los planos, programas y proyectos portuarios, acorde a normas técnicas específicas, asimismo construir y administrar puertos a nivel nacional, departamental, municipales, y territorios autónomos que son de competencias concurrente.

Según la entrevista al señor Silverio Arwata: “ Nuestro área de trabajo es del muelle con cemento hasta el amarillo es nuestra área de trabajo, Unión Marinos nos cedieron 200 metros, es nuestra área de trabajo, con plano legalmente saneado mediante el Municipio pagamos 1200 bs anual al Municipio como patente anual y o tenemos mejoras en nuestra área de trabajo, este nuestro atracadero estamos mejorando para las fiestas y lo hacemos con nuestro propio dinero, y no intervienen nada y no nos han ayudado en nada.”⁸⁵

Por otra parte, el Banco Mundial destinará \$us 15 millones para desarrollo sostenible de Lago Titicaca: “El Ministerio de Producción y Microempresa y el Banco Mundial (BM) acordaron impulsar el Proyecto Desarrollo Sostenible del Lago Titicaca, con un crédito de 15 millones de dólares, que consiste en proveer una infraestructura de saneamiento básico adecuado y potenciar la actividad del turismo en esa región. En una primera etapa, el BM desembolsará 950 mil dólares para financiar las tareas de preparación del proyecto que beneficiará a 17 municipios que rodean el Lago Titicaca, y aglutinan a 848 comunidades con una población estimada de 330 mil habitantes, pertenecientes a cinco provincias del departamento de La Paz.

El proyecto cobra importancia por el ingreso de más del 50 por ciento de turistas extranjeros al Lago Titicaca, considerado patrimonio nacional junto a las ruinas de Tiwanacu y Copacabana. El lago Titicaca sufre desde hace varios años problemas de contaminación por el vertido de

⁸⁵ ENTREVISTA; Señor Silverio Arwuata; Socio Unión Marinos; Anexo 4; pág. 98

residuos por parte de las localidades del entorno, por lo que este proyecto espera subsanar esos daños medioambientales en la zona con el fin de alentar el desarrollo económico social”.⁸⁶

La infraestructura de los puertos y muelles en el Municipio de Copacabana, son inapropiados para el desembarque y embarque de los pasajeros, estos están contruidos de manera precaria con troncos de madera, como podemos observar en la figura 8, las mejoras precarias están presupuestadas con el propio dinero de los socios de la Federación Lacustre, por otra parte, también existe aglomeramiento de las lanchas causando la contaminación del Lago Titicaca en el puerto mayor de Copacabana.

Asimismo, hay propuestas de desarrollo público que van desde de los atractivos turísticos, diseño de circuitos, albergues, centros de interpretación, muelles, puertos entre otros, mejorando los atractivos turísticos, el servicio de transporte fluvial público - turístico y otros, financiados por el crédito otorgado del Banco Mundial.

Figura N° 8: Muelles en el Puerto Mayor de Copacabana



Fuente: Foto 30 - mayo - 2023

⁸⁶ <https://www.noticiasfides.com/economia/bm-destinara-us-15-millones-para-desarrollo-sostenible-de-lago-titicaca>; fecha 19 de junio 2023.

Figura N° 9: Muelle Isla del Sol



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Isla-del-Sol>

Figura N.º 10: Muelle Isla de la Luna



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Isla+de+la+Luna>

4.7. Unidad Marina Mercante

La Ley General de Trabajo en el artículo 298 señala: “La autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, velará por la prestación de un servicio de transporte acuático eficiente y eficaz, mediante normas específicas que otorgan la licencia del servicio a las personas naturales o jurídicas, que oferten el transporte público acuático, brindando calidad y seguridad al mismo”.

Asimismo, en el artículo 299 menciona: “La autoridad competente del nivel central otorgará licencias de servicio a todas las personas naturales o jurídicas que deseen prestar servicio de transporte acuático en los ámbitos nacional e internacional, así como, a las embarcaciones, tripulantes, astilleros, agencias navieras, puertos y otros conexos al servicio de esta modalidad de transporte, bajo normas específicas”.⁸⁷

La entidad relacionada directamente con la seguridad del Transporte lacustre en el lago Titicaca es la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y de Marina Mercante a cargo de la Armada Boliviana, tiene la facultad de asegurar el tráfico marítimo fluvial y lacustre de la marina mercante con el aprovechamiento de los recursos económicos del mar, lagos y ríos, su utilización como medio de comunicación y transporte, precautelando la seguridad de la navegación y la prevención. La Unidad Marina Mercante, tiene el objetivo de observar los principios de la política de navegación lacustre, así mismo realiza inspecciones, registro y control directo de las embarcaciones y empresas turísticas navieras en la navegación lacustre (Lago Titicaca).

Dentro de sus funciones de la Unidad de Marina Mercante podemos mencionar:

1. Realizar la Inspección y Registro Nacional de Embarcaciones, Astilleros, Talleres y Carpinterías de Ribera.
2. Registrar y habilitar Empresas Navieras, Asociaciones, Cooperativas, Agencias Navieras, y otras afines a la actividad mercante.
3. Registrar los buques, tripulantes, agencias navieras, líneas navieras, astilleros y artefactos navales en el ámbito marítimo, fluvial y lacustre y de marina mercante, así como los privilegios marítimos.
4. Emitir certificados de cese de bandera y libretas de embarco.

⁸⁷ LEY N.165; “LEY GENERAL DE TRANSPORTE”; Gaceta Oficial de Bolivia; 16 de Agosto de 2011.

5. Emitir certificados de reconocimiento de Sociedades de Clasificación, Registradores delegados, Empresas Navieras y Agencias Navieras.
6. Realizar la inspección ordinaria, capacitación y carnetización del personal mercante.
7. Emitir carnets de tripulantes y/o credenciales para habilitar al personal embarcado y personal terrestre de la navegación.
8. Extender títulos y certificados al personal mercante de acuerdo a los requisitos establecidos en la normativa vigente.
9. Emitir autorizaciones para la construcción de embarcaciones y artefactos navales.
10. Elaborar planes, programas y proyectos de desarrollo de la marina mercante nacional.
11. Emitir certificados estatutarios, de cese de bandera, privilegios marítimos y otros de conformidad a disposiciones legales vigentes.
12. Extender licencias de construcción y modificación de embarcaciones, certificados de arque, avalúo, clasificación, francobordo y otros de su competencia.
13. Elaborar estadísticas del transporte marítimo, fluvial y lacustre por categorías y género de los buques, tripulantes, agencias navieras, líneas navieras, empresas navieras, astilleros y artefactos navales.
14. Le marina mercante en el lago Titicaca cumple estas funciones.
15. Registrar toda embarcación para realizar el transporte por agua.
16. Verificar el cumplimiento de la capacidad de transporte de pasajeros, así como todos los dispositivos de salvamento (chalecos salvavidas, guindolas, flotadores, balsas salvavidas, botes y otros).
17. Controlar el espacio acuático en su jurisdicción para preservar el medio ambiente acuático.⁸⁸

La Unidad de Puertos y vías navegables es el encargado de promover la seguridad y desarrollo portuario y de las vías navegables dentro del marco de convenios internacionales y de la normativa legal vigente. Realiza inspecciones a puertos, muelles y atracaderos

⁸⁸ LEY N° 2976; “LEY DE CAPITANIAS DE PUERTO”; Ley de 4 de febrero de 2005

Cuadro N.º 18:

COMPETENCIA DE LA CAPITANIA DE PUERTO

INSTITUCION: CAPITANIA LACUSTRE DE COPACABANA
OBJETIVOS: En el campo de la seguridad de la vida humana y de la navegación: <ul style="list-style-type: none">• El control de las naves de bandera nacional (desde su construcción hasta su desguace)• Otorgar licencias de operación y controlar el funcionamiento de astilleros, varaderos, diques, talleres de reparación navales.• Controlar el tráfico acuático, en jurisdicción nacional (desde su ingreso hasta su salida, de las naves que operen en el lago Titicaca)• Efectuar operaciones de búsqueda y salvamento en el área de responsabilidad.• Controlar la formación, otorgar títulos y licencias, mantener los registros del personal de: (marina mercante, pesca, náutica deportiva, prácticos, peritos lacustres, buzos)
En el campo de la protección del medio ambiente acuático: <ul style="list-style-type: none">▪ Ejercer vigilancia para prevenir, reducir y eliminar la contaminación producida por naves o plataformas que pudieran ocasionar perjuicio ecológico.▪ Activar el plan de acción local de contingencia para controlar y combatir derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, en coordinación con otros sectores.▪ Otorgar el derecho de uso de áreas acuáticas y ribereñas para construcción de instalaciones permanentes y temporales en aquellas áreas no consideradas en el Plan de desarrollo portuario.▪ Velar por el cumplimiento de las normas emitidas por: (la autonomía marítima nacional, sectores de la administración pública, organismos internacionales a través de convenios ratificados por el Estado boliviano)▪ Reprimir la pesca ilegal, contrabando, tráfico ilícito de drogas, robos, piratería y otras actividades ilícitas.
LOGROS: <ul style="list-style-type: none">• Control de material y personal acuático.• Control de tráfico acuático, control de zarpes y arribos.• Protección ambiental (ejercicio de combate y control de derrame de hidrocarburos y sustancias nocivas, ejecución de limpieza de ribera de la Bahía de Coana)• Concesión de uso de área acuática.

Fuente: LEY DE CAPITANIAS DE PUERTO

CAPITULO V

REGLAMENTO MUNICIPAL DE REGISTRO DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN COPACABANA

5.1. Importancia de su regulación

El Municipio de Copacabana presenta una situación geográfica privilegiada por la presencia del lago en su jurisdicción, sin embargo, en la actualidad este municipio muestra una realidad diferente, no se aprovechan las ventajas de su ubicación como centro turístico, lo que permitirá generar ingresos económicos, empleos y servicios. Hasta hace poco tiempo, hemos venido cobrando conciencia de las oportunidades y riquezas de las condiciones geográficas que se pueden representar, por ello se hace necesario y se justifica la necesidad urgente de que el municipio cuente con los instrumentos jurídicos idóneos que le permitan aprovechar las ventajas que el lago ofrece.

En el Municipio de Copacabana el servicio de transporte lacustre influye en el flujo turístico de visitantes extranjeros y nacionales, lo que ilustra la importancia que representa el transporte lacustre para el desarrollo del turismo, la regulación de la actividad lacustre en general es incipiente, está contemplada en su mayoría por no contar con una regulación apropiada dentro del marco jurídico.

La Estrategia Plurinacional para la Gestión Integral de los Recursos lacustres, tiene como objetivo promover la sostenibilidad de los recursos en un contexto equilibrado de responsabilidad ambiental y social que garantice su conservación y favorezca el sano desarrollo socioeconómico, mediante una gestión integrada.

Los mayores problemas tienen las embarcaciones es la falta de utilización del equipamiento básico, como son los instrumentos de navegación, luces adecuadas en muchos casos, señales de emergencia; por otra parte, no se regula el manejo de desechos de combustible de las embarcaciones y se transportan turistas con los seguros mínimos, el control y la regulación sobre la fabricación de embarcaciones es deficiente.

La situación de la navegación irregular en el Municipio de Copacabana, se puede resumir de la siguiente manera:

- a) Falta de aplicación de las normativas vigentes referentes a las actividades del transporte acuático, transporte de turistas, por ejemplo el tema de los pasajes.
- a) Carencia de mantenimiento de puertos y muelles.
- b) Contaminación constante de filtros de aceite de las lanchas en las aguas del lago.
- c) Aglomeración de las lanchas en los puertos de Copacabana.

El presente estudio, constituye una propuesta que regula los aspectos principales que giran alrededor de la navegación lacustre, incorporando a la actividad la reglamentación necesaria, orientado a un mejor aprovechamiento del enorme potencial turístico de la navegación por la ubicación privilegiada de que dispone el Municipio de Copacabana.

De tal manera se propone la creación de un impuesto sobre la propiedad de vehículos acuáticos, donde estos ingresos serán administrados por el Gobierno Departamental, siendo destinados al mejoramiento de las diferentes infraestructuras de los puertos en el Municipio de Copacabana asimismo para precautelar la contaminación de filtros de aceite que expulsan los motores de las lanchas y otros contaminantes en la playa de Copacabana, cuidando de esta manera la biodiversidad del lago Titicaca, competencias establecidas por la Constitución Política del Estado y la ley de Autonomías al gobierno Departamental.

Conviene señalar que esta iniciativa constituye solo un paso para elaborar la reglamentación necesaria, con esta propuesta se fortalece la función rectora del Gobierno Departamental como Administración lacustre y se integra en un solo cuerpo normativo las labores de ordenación registro y control del transporte lacustre, la navegación, la seguridad de la vida humana, la protección, el personal de la marina, la formación y titulación, los incidentes y accidentes y la prevención de la contaminación del medio acuático proveniente de la operación de los lanchas, además, contempla un marco sancionatorio con el fin de desincentivar las principales conductas de navegación irregular en el lago. Programar las inspecciones para que las embarcaciones cumplan con los requisitos de seguridad para la navegación y los controles que en materia de protección corresponde ejercer sobre los puertos y vehículos acuáticos.

Según la entrevista a la señora Concejal Ruth Llanquichoque señala: “Es importante reglamentar, porque todo gobierno así sea departamental o municipal tiene recursos que nos proporciona el Estado que se llama POA, y los son recursos e ingresos propios, son los patentes, licencias de funcionamiento, aranceles si lo normamos primero sería un beneficio de incremento a los ingresos propios del Municipio, segundo existiría un mejor orden, por ejemplo regularía la doble salida, como son varias asociaciones, además se viabilizaría mejor los muelles y otros factores más se puede normar. Los patentes y licencias de funcionamientos aranceles se regularizan mediante una ley municipal, no solo aprueba el consejo también las instancias pertinentes”.⁸⁹

Así mismo señala que no existe una normativa de impuesto a la propiedad de vehículos acuáticos: “En el Municipio de Copacabana no existe una normativa de impuesto a vehículos acuáticos, entiendo dos aspectos primero el tema de impuestos, segundo el tema tarifas, si se proyecta una ley tendría que tener estos dos aspectos, con relación a las tarifas hay una ley de transporte a nivel nacional donde menciona las tarifas terrestres, lacustres y aéreas, el transporte lacustre menciona que el gobierno departamental tendría que regular las tarifas, nosotros conversamos con los personeros del gobierno departamental y ellos tampoco conocen muy bien

⁸⁹ Entrevista: Señora Ruth Llanquichoque; Concejal del Municipio de Copacabana; Anexo 5; pág. 101

que atribuciones tienen, porque no está muy claro solo menciona los aspectos de lagos y ríos, y no así sobre el tema de tarifas de transporte lacustre, según mi persona es muy necesario una ley sobre impuesto a los vehículos acuáticos, es importante porque no pagan impuesto al Municipio de Copacabana, pagan a la marina mercante, como especie de permiso, autorización o cabotaje”.⁹⁰

5.2. Reglamento Municipal de Registro de Vehículos Acuáticos en el Municipio Copacabana

Este reglamento en el Municipio de Copacabana regula el registro de los vehículos acuáticos, establece la clasificación de estas embarcaciones con todas sus características, de acuerdo al servicio que prestan, de acuerdo al medio de propulsión y los tipos de vehículos acuáticos, asimismo tiene el fin de facilitar el cobro de impuestos, debiendo ser registradas por la Unidad Marina Mercante o Capitanía de Puerto.

Asimismo, el propietario debe presentar una solicitud cumpliendo requisitos exigidos por la marina Mercante, para su debido registro y posteriormente par su inspección Técnica anual o extraordinaria, posteriormente se le asignará un número de registro compuesto por ocho dígitos este registro deberá contener:

Nombre de la embarcación, tipo de la embarcación, matrícula que figura en el certificado siendo emitido por la Dirección General de Capitanías de Puerto, propietario de la embarcación, dimensiones de acuerdo al tipo de embarcación, y sistema de propulsión.

Para la emisión de Certificados la Autoridad Marítima tomara en cuenta todos los implementos para la seguridad de la vida humana, así como una radio de comunicación, captación de información meteorológica, autorización de proyectos de construcción reparación o modificación, que se realiza en la Capitanía.

⁹⁰ Entrevista: Señora Ruth Llanquichoque; Concejal del Municipio de Copacabana; Anexo 5; pág. 100

Por otra parte, para el transporte de mercaderías peligrosas deben estibarse en forma segura y apropiada, donde la autoridad marítima inspeccionara y verificara las embarcaciones y su cargamento.

La Unidad Marina Mercante también emite certificados de acuerdo a la condición de cada vehículo acuático, previa inspección técnica y verificación de toda la documentación exigida, por otra parte, se cancela el registro cuando alguna embarcación esta puesta fuera de servicio, también a solicitud del propietario, por cambio de embarcación, por orden judicial en caso de conflicto de propiedad, cuando la embarcación deja de operar por más de tres años entre otros.

Las sanciones a los propietarios o armadores de vehículos acuáticos, que refiere este reglamento son:

- Los propietarios de vehículos acuáticos que operen sin certificado de Seguridad de la Navegación serán sancionados con doble costo de una roseta si la infracción es superior a un año la suspensión temporal de síes meses de sus actividades.
- Toda embarcación que sea tripulado por personal no autorizado por la autoridad mercante será sancionado con el 100% del costo de la roseta de Inspección anual.
- Toda embarcación que navegue sin chaleco salvavidas, en primera instancia será sancionado con el 50% del costo de una roseta de Inspección Anual, en segunda instancia será sancionado con la suspensión de 3 meses para realizar alguna actividad mercante
- Cualquier armador o propietario que sean sorprendidos con documentos alterados o falsos.
- Propietarios y/o armador que navegan sin alguno de los certificados exigidos por la Unidad de Marina Mercante serán sancionados con el 200 % del costo de la roseta de Inspección Anual.

Sanciones a los propietarios o armadores de vehículos acuáticos.

- Cualquier armador o propietario que sean sorprendidos con documentos alterados o falsos.
- Propietarios y/o armador que navegan sin alguno de los certificados exigidos por la Unidad de Marina Mercante serán sancionados con el 200 % del costo de la roseta de Inspección Anual.
- Cualquier contravención al presente reglamento en el ámbito lacustre será pasible a sanción pecuniaria, establecida por la Autoridad Marítima, previa valoración de los daños causados por el buque, embarcación o artefacto naval.
- Para el ámbito lacustre se aplicará el Régimen de infracciones y sanciones del Acuerdo de Transporte.

Por otra parte, en la prevención de la contaminación prohíbe a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramamiento de petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos que ocasionen daños o perjuicios en las aguas del Lago Titicaca, la Capitanía de Puerto está encargada de hacer cumplir la obligaciones y prohibiciones establecidas en la Ley de Protección al Medio Ambiente.

5.3. Bases jurídicas para la ejecución de política tributaria sobre vehículos acuáticos a motor

El Gobierno Autónomo Departamental de La Paz tiene la potestad de crear una ley de impuesto departamental a la propiedad de vehículos acuáticos a motor, para incrementar la recaudación tributaria, con la finalidad de invertir en las políticas públicas como: mejorar el servicio público de transporte acuático, mantenimiento de puertos, muelles y cuidado de ecosistema del Lago Titicaca, para este objetivo tiene las siguientes bases jurídicas.

La nueva Ley 154 del 14 de Julio del 2011 “Ley de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la creación y/o modificación de impuestos de dominio de los Gobiernos Autónomos” fortalece de gran manera la propuesta del presente Trabajo, puesto que en el inciso b, artículo 7 menciona: **“Los gobiernos departamentales podrán crear, impuestos que tengan los siguientes hechos generadores”**:

b) La propiedad de vehículos a motor para navegación aérea y acuática.

El art. 10 de la Ley 154, establece que para la creación y/o modificación de impuestos de los gobiernos autónomos departamentales y municipales se sujetará a los principios tributarios de “Capacidad económica, igualdad, progresividad, proporcionalidad, transparencia, universalidad, control y sencillez administrativa y capacidad recaudatoria en la entidad territorial”. Según el art-. 18 de la misma ley la propuesta de creación y/o modificación de impuestos, establece que los proyectos de creación y/o modificación podrán ser propuestos a iniciativa del órgano legislativo o del órgano ejecutivo de los gobiernos autónomos departamentales y municipales, en tanto que también los ciudadanos o ciudadanas también podrán presentar ante la Asamblea Departamental o Consejo Municipal o a los órganos ejecutivos de los gobiernos autónomos departamentales o municipales, según corresponda, sus propuestas de creación y/o modificación de impuestos.

En ese sentido y en aplicación del Art. 300 de la Constitución Política del Estado Plurinacional Numeral 22° Creación y administración de impuestos de carácter departamental, cuyos hechos imposables no sean análogos a los impuestos nacionales o municipales.

Por otra parte, el Gobierno Central tiene la potestad de legislar una ley básica, en su competencia compartida, y el Gobierno Autónomo Departamental de La Paz legislar la ley de desarrollo, en su competencia exclusiva, el gobierno departamental puede transferir las facultades reglamentaria y ejecución al Gobierno Municipal Copacabana, el Gobierno Central condiciona a los gobiernos autónomos departamentales operando las actividades económicas tributarias mediante la política fiscal, asimismo con referencia al artículo 21 de LMAyD establece la

coordinación entre el nivel central y las entidades territoriales autónomas, de acuerdo al ejercicio de sus facultades pueden encontrar mecanismos e instrumentos de una coordinación adecuada.

Los recursos de las Entidades Territoriales Autónomas Departamentales son: los impuestos, tasas y patentes creados conforme a la legislación básica de regulación y de clasificación de impuestos, recursos que serían destinados para la ejecución de políticas públicas. Por otra parte un impuesto de carácter departamental según los Estatutos Autonómicos, no interferirá en el ejercicio de sus competencias de los gobiernos municipales, las cuales son ejercidas de manera autónoma de acuerdo a la Constitución vigente y sus propias disposiciones autonómico.

En lo que corresponde al transporte y turismo artículo 300 parágrafo I, numeral 9 y 20 de la CPE, menciona: “De acuerdo a la competencia exclusiva de gobiernos departamentales tienen las siguientes competencias exclusivas”:

- Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial y otros medios, en el departamento.
- Políticas de turismo departamental.

El turismo siendo una de las actividades económicas más importantes, el gobierno Autónomo Departamental de La Paz tiene las siguientes competencias exclusivas acuerdo al artículo 95 (Turismo) parágrafo II de la LMAyD.

- Elaborar e implementar el Plan departamental de Turismo
- Formular políticas de turismo departamental.
- Promover y proteger el turismo comunitario.
- Supervisar y controlar el funcionamiento de los servicios turísticos, con excepción de aquellos que mediante normativa municipal expresa hubieran sido definidos de atribución municipal; preservando la integridad política y estrategias nacionales de turismo.

- Autorizar y supervisar a las operaciones de servicios turísticos, la operación de medios de transporte aéreo con fines turísticos aso como las operaciones de medios de transporte terrestre y fluvial en el departamento.

Con todos los fundamentos jurídicos expuestos, el Gobierno Departamental Autónomo de la Paz, tiene la facultad de proponer: “Ley de Impuesto a la Propiedad de Vehículos Acuáticos”, que se la ha efectuado en base a criterios, social, jurídico, tributario – financiero

5.4. PROPUESTA:

“PROPONER POLÍTICA DE EJECUCIÓN, SOBRE VEHÍCULOS ACUÁTICOS EN EL MUNICIPIO DE COPACABANA”

La política de ejecución sobre vehículos acuáticos, es una política tributaria: “Ley de Impuesto a la Propiedad de Vehículos Acuáticos a Motor”, impuesto de dominio Departamental, el Gobierno Autónomo de La Paz tiene la facultad de crear la ley mencionada, y mediante la atribución que le faculta CPE de “competencia exclusiva”, puede transferir o delegar las facultades reglamentaria y ejecutiva al Municipio Autónomo de Copacabana, fundamentado:

LEY N.º 154

“LEY DE CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE IMPUESTOS Y DE REGULACIÓN PARA LA CREACIÓN Y /O MODIFICACIÓN DE IMPUESTOS DE DOMINIO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS”

SECCIÓN II

(IMPUESTO DE DOMINIO DEPARTAMENTAL)

Artículo 7.- (Impuesto De Dominio Tributario Departamental)

Los gobiernos autónomos departamentales, podrán crear impuestos que tengan los siguientes hechos generadores:

- b) La propiedad de vehículos a motor para navegación aérea y acuática.⁹¹

“LEY DE IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS ACUÁTICOS A MOTOR”

TITULO I

NORMAS GENERALES

CAPÍTULO I

IMPUESTO DEPARTAMENTAL

Disposiciones generales

El Impuesto de este Título es competencia exclusiva del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz. La Unidad Administrativa dependiente del Órgano Ejecutivo administrará la correcta aplicación de este impuesto, pudiendo intervenir para asegurar la eficacia del proceso recaudatorio, inclusive efectuando los cobros por cuenta del Gobierno Departamental de La Paz sin costo para el mismo.

Para dar cumplimiento a lo establecido al art. 7 inciso b) de la “Ley de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio de los Gobiernos Autónomos” es necesario emitir normas que permitan facilitar los procedimientos de recaudación y control del mismo, reglamentando el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Acuáticos a motor, esta regulación estará a cargo del Gobierno Autónomo Departamental.

⁹¹ Ley N°154 (LEY DE CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DE IMPUESTOS Y DE REGULACIÓN PARA LA CREACIÓN Y/O MODIFICACIÓN DE IMPUESTOS DE DOMINIO DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS); pág. 6

El carácter de este impuesto es restrictivo para que los vehículos acuáticos de los sujetos pasivos puedan circular en todo el territorio de jurisdicción del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz.

Objeto, sujeto, nacimiento del hecho imponible

Objeto

ARTÍCULO 1º.- Esta ley tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia, de incremento de la recaudación tributaria con el fin de contribuir a las políticas públicas, creándose una Ley de Impuesto a la Propiedad, de vehículos acuáticos a motor, siendo de dominio de los Gobiernos Departamentales, todos los vehículos acuáticos a motor, siendo registrados en la Unidad Marina Mercante, que naveguen de manera permanente o eventual en las aguas del Lago Titicaca deberán contribuir a un impuesto anual al Gobierno Autónomo Departamental.

ARTÍCULO 2º (Sujeto)

Son sujetos pasivos de esta ley de Impuesto a la Propiedad de vehículos acuáticos, las personas jurídicas y naturales, que se encuentren en posesión o a cuyo nombre se encuentre registrado el vehículo acuático definido en el art. 1º

ARTÍCULO 3º (Nacimiento del hecho imponible)

El hecho imponible se perfeccionará cuando el o los vehículos acuáticos de las personas jurídicas y naturales entren en circulación de manera permanente y/o eventual en las aguas del lago Titicaca.

CAPITULO II

Base imponible - alícuotas – exclusiones.

ARTÍCULO 4º.- La base imponible se determinará de acuerdo al tamaño, año de fabricación, precio y capacidad de los vehículos acuáticos. (Se hará una clasificación de los mismos).

ARTÍCULO 5º.- La alícuota del impuesto se determinará aplicando un porcentaje del 30% sobre un Salario Mínimo Nacional aprobados para cada gestión fiscal, siendo este el importe a pagar.

ARTÍCULO 6º.- Los vehículos acuáticos a motor, de los sujetos pasivos que tengan más de 10 años al momento de presentarse a la revisión técnica no podrán ser sometidos al control de operatividad, y se procederá a retirarlos de navegación.

ARTÍCULO 7º.- Cuando en tres gestiones consecutivas los vehículos acuáticos a motor de los sujetos, no cumplan con las condiciones técnicas, deberán ser retirados de la navegación mediante el trabajo conjunto de la marina mercante hasta que se hagan las reparaciones respectivas.

ARTÍCULO 8.- No están alcanzados por este impuesto, las embarcaciones, tradicionales hechas de totora

ARTÍCULO 9º.- (Periodo fiscal de liquidación)

El pago de Impuesto a la Propiedad de vehículos acuáticos es un impuesto anual y el periodo fiscal de liquidación estará comprendido:

Para vehículos acuáticos en circulación permanente el periodo fiscal de liquidación será el primer trimestre de cada año, debiendo el sujeto pasivo apersonarse a los puntos de verificación, desde el primer día hábil del mes de enero hasta el último día hábil del mes de marzo de la gestión que corresponda la liquidación de este impuesto, el Gobierno Departamental recaudador, deberá habilitar centros de revisión con ayuda de la Marina Mercante del lugar; el impuesto resultante se deberá pagar entre los primeros 5 días hábiles posteriores a la revisión, en las entidades financieras autorizadas para tal efecto, a fin de recabar la roseta respectiva que le permita una libre navegación.

Para vehículos acuáticos de navegación eventual correspondientes a otro municipio el periodo fiscal de liquidación será desde el primer día que entre en navegación en aguas de la jurisdicción municipal, debiendo el sujeto pasivo apersonarse a los puntos de revisión, el impuesto resultante se deberá pagar en el mismo día de la revisión de emisiones en las entidades financieras autorizadas para tal efecto, a fin de recabar la roseta respectiva que le permita una libre circulación durante una gestión fiscal.

ARTÍCULO 10º.- (Vigencia)

Las disposiciones de esta ley se aplicarán a partir del primer día del mes subsiguiente a la fecha de publicación del en la Gaceta Oficial Departamental.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES

Después de elaborar el trabajo monográfico podemos establecer que, en el Departamento Autónomo de La Paz, actualmente no existe una “Ley de Impuesto sobre la Propiedad de Vehículos Acuáticos a motor”, por lo que es importante trabajar con las Autoridades competentes para realizar esta importante regulación, con el fin de facilitar el cobro de un futuro impuesto.

Luego de un análisis de las normas vigentes, se evidencia la implementación de una ley tributaria por parte del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, las facultades de reglamentar y ejecutar sean transferidas al Municipio de Copacabana.

Copacabana es un lugar turístico natural, cultural y religioso, ocupa el tercer lugar como uno de los lugares más visitados de nuestro país, siendo el lago Titicaca uno de los atractivos más importantes a nivel nacional, así como las islas que la rodean, atrae turistas nacional y extranjeros.

Se verificó que Federación Lacustre está conformada por 11 asociaciones, cada asociación entre 27 a 32 socios, muy aparte están las empresas de turismo privado, asociaciones lacustres comunitarias y turismo organizado.

Se verificó que el transporte acuático cubre tramos cortos y tramos largos, los tramos cortos son a nivel local del Municipio de Copacabana, Boca del Sapo, Islas Flotantes, Virgen de

Lourdes y Sampaya; los tramos largos son a la Isla de Sol, Isla de Luna donde hay más flujo de turismo.

Por otra parte se hizo un cálculo promedio del ingreso mensual de la actividad laboral de los vehículos acuáticos, tomando en cuenta una cuantía media de flujo de pasajeros , se obtuvo datos sobre los ingresos, costos y gastos de mantenimiento, así mismo según entrevistas y reseñas de turistas se obtuvo el precio de pasaje, que difiere según la afluencia de pasajeros, la tarifa no está reglamentado, ni hay un acuerdo con el Municipio, se elaboró una estimación de ingreso económico anual favorable, y un ingreso neto mensual aproximado.

Por otra parte, se determinó que existe el registro debido por parte de los lancheros, mediante el Reglamento de Registros de Embarcaciones de la Marina Mercante, así como su clasificación de embarcaciones fluviales y lacustres razón por la cual los lancheros pagan a la Marina Mercante por la inspección de las lanchas.

La aplicación de Impuesto Departamental sobre la circulación de vehículos acuáticos a motor, incrementará la recaudación tributaria del Gobierno Autónomo de La Paz, recursos que pueden ser destinados a políticas de desarrollo por ejemplo: mejorar la infraestructura de muelles, que sean aptas para el abordaje y des - abordaje de pasajeros y turistas, cuidado y limpieza de la playa del Lago Titicaca, cuidado del ecosistema del Lago, mejorar en la atención del transporte acuático público, planificar las actividades turísticas de los diferentes destinos turísticos entre otros proyectos de desarrollo público.

ANEXOS

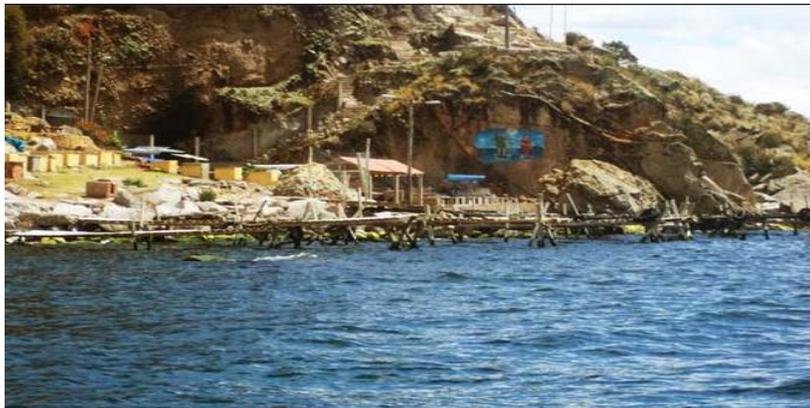
Anexo N° 1

Isla del Sol



Fuente: <https://www.google.com./panoramica-de-la- isla-del-sol-bolivia>

Isla de la Luna



Fuente: <https://www.google.com/ panorámica-de-la-isla-de-la-luna>

Yumani



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Comunidad/Yumani>

Anexo N° 2

Escalinatas de Saxami



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Comunidad+Yuman>

La Chinkana



Fuente: <https://boliviatravelsite.com/tourist-attractions/la-paz/chinkana->

El Palacio de Pilkokaina



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Templo+del+Sol+palacio+de+Pilkokaina>

Anexo N° 3
Templo Iñak Uyu



Fuente: <https://www.google.com/maps/place/Iñanuyu/>

Sampaya



Fuente: <https://www.facebook.com/MTBcopacabanaBOLIVIA/photos/pcb>

Yampupata



Fuente: Foto - 30 - mayo - 2023

Anexo N°4

Fecha: La paz 30 - 05 - 2023

Municipio De Copacabana

Gobierno Autónomo Municipal De Copacabana

Entrevista al Señor: Silverio Arwuata

Ex Dirigente de Federación de Transporte Lacustre en Turismo Copacabana

1. ¿Cuántas personas se encuentran trabajando?

R-. En la playa de Copacabana somos 11 asociaciones, es una Federación de Trabajadores Lacustre en Turismo Copacabana, aparte hay otras Asociaciones y Empresas que vienen a trabajar de otras comunidades, esta Federación es netamente de Copacabana asentados legalmente, cada asociación hay entre 27 a 32 socios siendo mi fuente de trabajo

2. ¿Usted sabe los nombres de las asociaciones de la Federación Lacustre y cuantos conforman cada asociación?

R-. Son 11 asociaciones a ver si me acuerdo: Unión Marinos somos 32 socios, Inca tours, 23 de Marzo, Copacabana Tours, Náutico Titicaca, A.A. DECO, (Asociación Deportico Copacabana), 6de Octubre, Mini Catamarins, Arco Iris, 29 de Julio, Unión Litoral, la mayoría tienen de 27 a 32 socios. También están los comunarios trabajan con las agencias, Yampu Tours, Yumani Tours, Challa Tours y otros, también hay empresas grandes los catamaranes está en Chua, es internacional, Aliscafos está en, Huatajata igual no contribuyen Copacabana.

3. ¿Cómo está conformado la mesa directiva de la Federación Lacustre?

R-. Está conformado por un secretario ejecutivo, secretario general, secretario de hacienda, secretario de deportes, porta estandarte, secretario de actas, y secretario de conflictos.

4.¿Como es su actividad laboral, como trabajan las 11 asociaciones?

R-. En nuestra asociación Unión Marinos, nos turnamos por semana, esta semana me toca trabajar, el siguiente descanso, como somos 32 socios nos turnamos por semana, todos trabajamos así, está en nuestro estatuto.

6. ¿Cuáles son las rutas?

R-. Hay tramos y rutas, los tramos son largos y cortos:

Tramos cortos: constituyen las rutas locales que van de Copacabana a Boca del Sapo - Islas Flotantes – Virgen de Lourdes y Sampaya.

Tramos largos: son las rutas que van a otras comunidades de Copacabana a Isla del Sol – Isla de la Luna que son los más frecuentes.

7.¿Cada fin semana hay flujo de turismo?

El turismo aumenta en días feriados y fines de semana, es fluido, pero también hay poco turismo en días particulares, esta actividad es mi fuente de trabajo, no teniendo otra actividad de muchos de nosotros es así, nos dedicamos cien por ciento al trabajo, yo trabajo 53 años en turismo.

8.¿Sobre el precio de los pasajes?

R-. La Federación de trabajadores Lacustre cobramos 50 bs ida y vuelta, solo ida 30 bs y vuelta también 30 bs, depende si hay pasajeros, llegamos a Yumani a la parte sur, de la Isla del Sol, a la Isla Koati el flujo de trabajo es poco, cuando hay más pasajeros algún lugar, también los llevamos. Los isleños cobran 60 bs a la Isla del Sol ida y vuelta.

Hay otras agencias de turismo que atienden en solo tiendas, y venden otras mercaderías, no están legalmente reguladas. Nuestra Federación tiene personería jurídica tenemos licencia de funcionamiento, aportamos a la asociación 5 bs por mes.

9.¿Hay un acuerdo del precio del pasaje con el Municipio?

R-. En la tarifa de pasaje no interviene el Municipio, según el flujo de pasajeros, nos ponemos de acuerdo en la tarifa.

10.¿Tienen contrato o acuerdo con las agencias de turismo? O las agencias tienen su propia lancha.

R-.Las agencias de turismo trabajan directamente con los comunarios isleños, las agencias no trabajan con la Federación, los isleños son abusivos no nos dejan entrar a la parte norte de Challapampa de la isla, estos cobran para acceder a la isla 5 bs nacionales y 10 bs extranjeros, ahí existe un movimiento económico, hay 6 familias que agarran todo, entre estos esta la agencia Andes Amazonia es del Concejal Vicente Huanca, las autoridades tienen que regular esta situación estamos en emergencia, en el ampliado propondremos el bloqueo.

11.¿Cuántos pasajeros llevan en las lanchas?

R-. Es variado dependiendo de los días, ordinarios, feriados, fines de semana, y fiestas, los días ordinarios hay de 2 a 10 pasajeros, sábados y domingos y feriados de 10 a 15 pasajeros y los días de fiesta, agosto y semana Santa de 20 a 40 pasajeros.

12.¿Cuántos litros de gasolina utilizan en un viaje a la Isla del Sol?

R-. Los lancheros cada que salen pagan a la capitania 5bs, ellos autorizan para comprar gasolina, solo está autorizado para que compren 40 litros que son dos bidones de gasolina tienen que pagar 5bs por cada salida se paga, si quieres comprar 3 bidones 60 litros pagas 10bs, te dan un pase para salir esto es cabotaje, es como una autorización, compramos cada litro de gasolina en 4.5 bs, también entran de acuerdo con las inspecciones, que también lo hace la capitania, se paga 100, 200, 300, bs cada año. Para ir a la Isla del Sol de ida y vuelta compramos 50 litros, con visita a la Isla de la Luna se compra 60 litros, a las Islas Flotantes para tres viajes 20 litros, compramos 4.50 Bs el litro de gasolina.

13.¿Ud. tiene conocimiento sobre el Precio de las lanchas?

R-. Los precios de las lanchas según el tamaño los más grandes están unos 100.000 bs, medianos 75.000 bs, y 65.000, los más pequeños 30.000bs, estos vienen sin motor sin asientos, y otros accesorios, el motor cuesta de 6 a 7.000 \$s, las lanchas son construidas en la isla Suriqui, Puerto Pérez.

14. ¿Cuánto gastan en el mantenimiento de las lanchas?

R-. Pintamos dos veces al año, un balde cuesta 680 bs color blanco y otro medio balde color blanco 340bs más masilla unos 200bs, en pintada nomás se gasta unos 1500 bs, pero cuando reparamos vamos a Suriqui ahí construyen lanchas nos cobran de 2000 a 2500

15¿Pagan algún tipo de Impuesto?

R-. Nuestra área de trabajo es del muelle con cemento hasta el amarillo es nuestra área de trabajo, unión marinos nos cedieron 200 metros es nuestra área de trabajo, con plano legalmente saneado mediante Municipio pagamos 1200bs anual, al Municipio, como patente anual y no tenemos mejoras en nuestra área de trabajo este nuestro atracadero estamos mejorando para las fiestas y lo hacemos con nuestro propio dinero, y no invierten nada y no nos han ayudado en nada. Los comunarios no pagan y las agencias no aportan al municipio nada.

16.¿Ud. estaría de acuerdo con reglamentar la situación laboral de los lancheros?

R-. Pero la capitania no va a dejar que se reglamente, los comuneros y nosotros trabajamos en este rubro de turismo, todos pagan a la marina mercante, los botes, lanchas incluso los más pequeños, te dan un recibo y con eso sales, y se adjunta para inspección a la Marina Mercante, también tienen carnet de tripulante, con este carnet se maneja las lanchas.

ANEXO N° 5

Señor Silverio Arwuata



Fuente: Foto – 30 – mayo – 2023

**Casillero de venta de pasajes de la
Asociación Unión Marinos**



Salida de Pasajeros



Fuente: Foto - 30 mayo, 2023

Anexo N° 6

Foto: Llegada de Pasajeros



Fuente: Foto – 30 – mayo - 2023



Fuente: <https://www.nomad-as.com-lago-titicaca-copacabana-isla-del-sol.html>

ANEXO N°7

Fecha: La Paz 5 - . 2023

Municipio De Copacabana

Gobierno Autónomo Municipal De Copacabana

Entrevista a la señora: Ruth Llanquichoque Coaquira

Concejal del Municipio de Copacabana

¿Cuáles son los problemas por el cual el Municipio de Copacabana no reglamenta a los vehículos acuáticos?

R-. Las condiciones laborales de esta actividad, y muelles son los puntos más importantes, de manera informal o verbal, entiendo que usted quiere realizar una normativa el cual puede ayudar a este Municipio, debe pasar por vías correspondientes para que sea aplicable, si en primera punto si es necesario una normativa que pueda regularizar esa instancia, el por qué el Municipio no hasta el día de hoy no ha sancionado esta normativa, de acuerdo a nuestras competencias en tema lacustre, las áreas de competencia la del Gobierno Municipal es probablemente al igual que en las tiendas darles una licencia de funcionamiento una autorización, es competencia del gobierno Municipal no del Consejo Municipal es del Ejecutivo Municipal, la otra parte, del tema seguridad, si las lanchas tienen sus respectivos chalecos todo lo que corresponde a la seguridad, es competencia de la Marina Mercante, en cuanto como se puede regular, el detalle de patentes lo regula el gobierno Municipal en su jurisdicción entonces cuando se hace una tarifa primeramente el Consejo Municipal no levanta cifras y listo, sino si quiere un estudio un consultor especializado que tendría que elaborar con todos los detalles necesarios también considerando las condiciones de operación, mantenimiento, cuando el consultor presenta el trabajo tienen que ser coordinado con los mismos beneficiarios o mismos afectados por ahí se tendría que preguntar, en cuanto seguridad prácticamente interviene la

Marina Mercante, chaleco de los pasajeros, como se opera las lanchas cuantos pasajeros llevan, es una instancia que regula la seguridad de pasajeros y el mantenimiento de las lanchas, con relación de los muelles puede ser competencia del Gobierno Municipal, hay dos problemas, los dineros del Estado van a la sociedad reconocidas legalmente, como las comunidades reconocidas como las O.T.Bs a ellos va el POA, entonces cuando los hermanos que trabajan con lanchas solicitan directamente los arreglos de los muelles probablemente no se pueda ejecutar, pero si se pide en el mismo muelle por ejemplo de la zona Litoral, si se podría ejecutar el arreglo del mismo.

¿Por qué es importante proponer una normativa?

En el Municipio de Copacabana no existe una ley de impuesto a vehículos acuáticos, entiendo dos aspectos primero el tema de impuestos, segundo el tema tarifas, si se proyecta una ley tendría que tener estos dos aspectos, con relación a las tarifas hay una ley de transporte a nivel nacional donde menciona las tarifas terrestres, lacustres y aéreas, el transporte lacustre menciona que el gobierno departamental tendría que regular las tarifas, nosotros conversamos con los personeros del gobierno departamental y ellos tampoco conocen muy bien que atribuciones tienen, porque no está muy claro solo menciona los aspectos de lagos y ríos y no así, sobre el tema de tarifas de transporte lacustre, según mi persona es muy necesario una ley sobre impuesto a los vehículos acuáticos, es importante porque no pagan impuesto, pagan a la marina mercante, como especie de permiso, autorización o cabotaje. Todo gobierno así sea departamental o municipal tiene recursos que nos proporciona el Estado que se llama POA, los recursos e ingresos propios, son los patentes, licencias de funcionamiento, aranceles si lo normamos sería un beneficio de incremento a los ingresos propios del Municipio existiría un mejor orden, por ejemplo regularía la doble salida, como son varias asociaciones, además se viabilizaría mejor los muelles y otros factores más se puede normar. Los patentes y licencias de funcionamientos aranceles se regularizan mediante una ley municipal, no solo aprueba el consejo también las instancias pertinentes.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBA Braun Mercedes; “DERECHO TRIBUTARIO, PROCEDIMIENTO ACTUAL Y SU PROYECCIÓN AL FUTURO”; Editorial Atenea SRL; Edición 2006.
- ANDRADE Simón; “DICCIONARIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS”; 2da Edición Editorial Lucero SRL; Tacna Perú 2002.
- ANUARIO Estadístico 2009; Instituto Nacional de Estadística del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Bases para establecer un sistema de transporte lacustre en el Lago Titicaca; UMSA-Carrera Turismo; Eneida Mariela Moya Quispe; La Paz – Bolivia 2014
- Bolivia; Constitución Política del Estado (aprobada mediante Referéndum Constitucional y publicada en la Gaceta Oficial de Bolivia el 7 de febrero de 2009). La Paz: Editoriales Gente Común y Vínculos, 2010.
- Bolivia; Código Tributario (Ley 2492, de 2 de agosto de 2003). Bolivia; Ley 843 de 20 de mayo de 1986 (texto ordenado).
- Bolivia; Ley Marco de Autonomías y Descentralización "Andrés Ibáñez" (Ley 031 de 19 de julio de 2010).
- Bolivia; Ley de Clasificación y Definición de Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio de los Gobiernos Autónomos (Ley 154 de 14 de julio de 2011).
- ENCUESTA DE GASTO DE TURISMO RECEPTOR Y EMISOR; Bolivia “TE ESPERA” INE; La Paz agosto 2014.
- ESTIMACIÓN DE UNIVERSOS ESTADÍSTICOS DEL SECTOR “TURISMO EN BOLIVIA”; Primera edición; septiembre 2013.
- “EL LAGO TITICACA, LAGO SAGRADO DE BOLIVIA”; Ministerio de Culturas, Viceministerio de Turismo; BOLIVIA “TE ESPERA”; Universidad Mayor de San Andrés, Carrera Turismo.

- DELGADILLO, Gutiérrez Luis Humberto; Principios de Derecho tributario; México: Noriega Editores, 1985.
- DIAGNÓSTICOS SECTORIALES TRANSPORTE; Actualización Uliches A. Rodríguez Juárez; septiembre 2015; Tomo IV
- Norma Boliviana 062002; Instituto Boliviano de Normalización y Calidad IBNORCA noviembre del 2004.
- RIOS Granado Gabriela; TRIBUTACIÓN AMBIENTAL – LA TRIBUTACIÓN POR EL GASTO; Instituto de Investigaciones Jurídicas – Universidad Nacional Autónoma de México.
- PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL DE COPACABANA; PDM Gestión 2015 - 2020.
- <https://www.studocu.com/es/document/universidad-complutense-madrid/derecho/tema-1-apuntes>
- “PLAN DE DESARROLLO TURISTICO COMUNITARIO “COMUNIDAD ORIGINARIA MARCA KOSCO” MUNICIPIO DE COPACABANA; UMSA- Carrera Turismo; Ferrano Quispe Marcos Edwin Apaza Choque Rosmery; LA PAZ – BOLIVIA AGOSTO, 2014.

