

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO

ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO



“PROYECTO DE LEY DE OCUPACIÓN Y USO DE ACERAS Y CALZADAS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COBIJA”

Proyecto de Grado para optar el grado académico de
Licenciatura en Derecho

Universitaria: Kely Gálvez Sucojayo

Tutor: Dr. Alex Petter Pardo Paniagua

Cobija – Pando – Bolivia

2022

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO

ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

“PROYECTO DE LEY DE OCUPACIÓN Y USO DE ACERAS Y CALZADAS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COBIJA”

Proyecto de Grado sometido a consideración de la Universidad Amazónica de Pando del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas y de la Carrera de Derecho.

Requisito para optar al grado de:

Licenciada en Derecho

Por

Universitaria: Kely Gálvez Sucojayo

Cobija – Pando – Bolivia

2022

Este Proyecto de grado ha sido aceptado por la Univesidad Amanonica de Pando, la dirección de Área de Ciencias Jurídicas y Politicas y aprobada por el Tribunal.

Firmantes:

.....

Dr. Carlos Maradey Viera

DIRECTOR DE ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

.....

Dr. Giovanni Chuquimia Mendoza

TRIBUNAL

.....

Dr. Carlos Acosta Quispe

TRIBUNAL

.....

Dr. Alex Sanchez Iraizo

TRIBUNAL

.....

Dr. Mauricio Pérez Parada

TRIBUNAL

.....

Dr. Alex Pettter Pardo Paniagua

TUTOR

.....

Est. Kely Galvez Sucojayo

POSTULANTE

ACTA DE EVALUACIÓN DEL TRIBUNAL

En la ciudad de Cobija a los Días del mes de del año 201..... en la Sala de Prácticas Forenses, se realizó la presente defensa del Proyecto de Grado, “**PROYECTO DE LEY DE OCUPACIÓN Y USO DE ACERAS Y CALZADAS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE COBIJA**”, elaborado por la Univ. Kely Galvez Sucojaya, postulante al Título de Licenciado en Derecho.

Iniciado el Acto y efectuada la **Defensa Pública del Proyecto de Grado** y luego de la deliberación correspondiente, el Tribunal decidió:

.....
.....

Obteniendo un puntaje decon lo cual concluye la Defensa del Proyecto de Grado a horas

Para constancia, firman al pie el tribunal compuesto por:

TRIBUNAL 1: Dr. Giovanni Chuquimia Mendoza

TRIBUNAL 2: Dr. Carlos Acosta Quispe.....

TRIBUNAL 3: Dr. Alex Sánchez Iraizo.....

TRIBUNAL 4: Dr. Mauricio Perez Parada.....

Dedicatoria

Con todo cariño y afecto dedicó el presente proyecto de grado a mi querida madre, por el gran apoyo moral y psicológico durante la etapa de mi formación en la casa superior de estudios U.A.P., quien ha sido la que hizo posible la culminación de mi profesión, que a través del plantel docente me alentó para seguir luchando.

Agradecimiento

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

Agradecer a la Universidad Amazónica de Pando por haberme acogido en sus aulas.

Particularmente agradezco a mi tutor Dr. Alex Petter Pardo Paniagua por su disponibilidad y entrega para la corrección de mis borradores y por sus valiosas sugerencias.

A mi hijo por su amor y compañía incondicional.

RESUMEN

Este proyecto de grado surge con la finalidad de elaborar la Ley de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, para la libre circulación de los peatones y quede expedita la calzada para el tránsito seguro de las movilizaciones, definiendo los derechos y obligaciones de los ciudadanos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija. Por tanto, esta investigación es jurídica descriptiva con un enfoque cualitativo porque en la recolección de información se utilizan técnicas de investigación como, la encuesta basada en un cuestionario que contiene preguntas cerradas donde el entrevistado se ve obligado a seleccionar una de las opciones dadas y la entrevista semiestructurada con una guía de cuatro preguntas abiertas dando oportunidad a la persona a que responda de acuerdo a su experiencia y vivencia propia sobre el tema a tratar, estas técnicas se aplicaron a transeúntes que se encontraban transitando en el Centro de la ciudad de Cobija y a los dos funcionarios encargados del ordenamiento territorial y catastro del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija. La opinión de los entrevistados fue de mucha importancia en base a ello y el análisis de la normativa que protege el derecho de los peatones se redactó la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, la cual permitirá evitar los accidentes por los abusos que cometen personas particulares como son la instalación de puestos de ventas, automóviles y motos estacionadas, diferentes objetos expuestos en las aceras como (vitriñas, letreros, otros), basura depositada, zanjas en las calzadas que no han sido serradas, deterioro del pavimento o losetas, etc.

PALABRAS CLAVE: Ley, Aceras, Calzadas.

ABSTRACT

This degree project arises with the purpose of elaborating the Law of Sidewalks and Roads of the Autonomous Municipal Government of Cobija, for the free circulation of pedestrians and the road is expedited for the safe transit of mobilities, defining the rights and obligations of the citizens and the Autonomous Municipal Government of Cobija. Therefore, this legal research is descriptive with a qualitative approach because in the collection of information research techniques are used, such as the survey based on a questionnaire that contains closed questions where the interviewee is forced to select one of the given options and the semi-structured interview with a guide of four open questions giving the person the opportunity to respond according to their experience and personal experience on the subject to be discussed, these techniques were applied to passers-by who were passing through the Center of the city of Cobija and to the two officials in charge of territorial planning and cadastre of the Autonomous Municipal Government of Cobija. The opinion of the interviewees was of great importance based on this and the analysis of the regulations that protect the right of pedestrians, the Law of Occupation and Use of Sidewalks and Roads of the Autonomous Municipal Government of Cobija was drafted, which will allow to avoid the Accidents due to abuses committed by private individuals such as the installation of sales stalls, parked cars and motorcycles, different objects exhibited on the sidewalks such as (windows, signs, etc.), deposited garbage, ditches on the roads that have not been sawn, deterioration of the pavement or tile, etc.

KEY WORDS: Law, Sidewalks, Roadways.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN.....	1
1. Antecedentes.....	3
2. Planteamiento del problema.....	4
2.1. Descripción de la Problemática.....	4
2.2. Delimitación del Problema	5
3. Objetivo.....	5
3.1. Objetivo General	5
3.2. Objetivos específicos.....	6
4. Justificación.....	6
5. Metodología	7
5.1. Tipo de Investigación.....	7
5.2. Método de investigación.....	8
5.3. Técnicas de investigación.....	9
5.4. Instrumentos de Investigación.....	11
6. Tamaño de proyecto.....	12
6.1. Población Beneficiaria.....	12
6.2. Población y Muestra.....	13
7. Delimitación.....	13
CAPITULO I MARCO REFERENCIAL.....	15
1.1. Marco Teórico.....	15
1.1.1. Estructura urbana.....	15
1.1.2. Sistema vial urbano.....	15
1.1.3. Las vías urbanas.....	17

1.1.4. Sistema Vial Urbano del Municipio de Cobija.....	18
1.1.5. Dimensiones de las aceras de acuerdo a Norma Básica.....	21
1.2.Marco Histórico.....	23
1.3.Marco Contextual.....	25
1.3. Marco Conceptual.....	26
1.4. Marco Legal.....	27
1.4.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.....	27
1.4.2. Ley 031 de Autonomía y Descentralización Andrés Ibáñez.....	29
1.4.3. Ley 482 de Gobiernos Autónomos Municipales.....	29
1.4.4. Noma Básica 1220007 para aceras y calzadas.....	31
1.4.5. Ley 3988 Código de Transito.....	31
CAPITULO II DIAGNOSTICO.....	33
2.1. Identificación de la Institución.....	33
2.1.1. Características de la Institución.....	33
2.1.2. Nombre de la Institución.....	33
2.1.3. Dirección de la Institución.....	33
2.2. Importancia Social de la Institución.....	34
2.3. Misión.....	34
2.4. Visión.....	34
2.5. Justificación.....	34
2.6. Diagnostico Analítico.....	38
2.6.1. Identificación del Problema.....	50
2.6.2. Análisis de consistencia.....	50
2.6.3. Identificación de soluciones.....	51

CAPITULO III PROPUESTA.....	52
3.1. Señalamiento al problema a intervenir.....	52
3.2. Propuesta.....	52
3.3. Objetivo de la propuesta.....	52
3.3.1. Fin de la Propuesta.....	52
3.3.2. Objetivos Específicos.....	52
3.3.3. Metas.....	53
3.3.4. Indicadores.....	53
3.4. Tamaño de la Propuesta.....	53
3.4.1. Variables determinantes de la propuesta.....	53
3.4.2. Tamaño de la Población.....	53
3.4.3. Las condiciones internas y externas que está sujeta la propuesta.....	53
3.4.4. Localización.....	54
3.5. Ingeniería de la Propuesta.....	54
3.5.1. Idea del Proyecto.....	54
3.5.2. Marco Lógico.....	54
3.5.3. Ejecución.....	58
3.5.4. Evaluación.....	59
3.5.5. Presupuesto.....	59
3.5.5.1. Financiamiento de la Propuesta.....	60
3.5.5.2. Entidad promotora.....	60
3.5.5.3. Entidad Ejecutora.....	60
3.5.5.4. Entidad Operadora.....	60
CAPITULO IV LOS RESULTADOS Y ALCANCES.....	61

4.1. Resultados.....	61
4.2. Alcance.....	61
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	69
5.1. Conclusiones.....	69
5.2. Recomendaciones.....	72
BIBLIOGRAFÍA.....	73
ANEXOS.....	76

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Marco Lógico.....	57
Tabla 2. Cronograma de actividades.....	59
Tabla 3. Presupuesto.....	60

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Palacio de la Delegación de Colonias.....	40
Figura 2. Plaza principal, Puerto Cobija, 1926.....	40
Figura 3. Plaza Principal de Cobija 1940.....	41
Figura 4. Plaza Principal de Cobija 1980.	41
Figura 5. Calle Eugenio Von Boeck, ciudad de Cobija.....	42
Figura 6. Calle Defensores del Bajo Acre	43
Figura 7. Av. 9 de Febrero altura Mercado Abasto.....	44
Figura 8. Barrio Mapajo, ciudad de Cobija.....	44
Figura 9. Determine las obligaciones, responsabilidades y derechos de los vecinos.....	46
Figura 10. ¿Usted sabe cuáles son sus derechos?.....	46
Figura 11. ¿Usted tiene conocimiento de los derechos constitucionales?	47
Figura 12. ¿Usted mantiene limpia y en buen estado su acera?.....	48
Figura 13. ¿El Gobierno Autónomo Municipal mantiene en buen estado las calzadas?.....	48
Figura 14. Árbol del Problema.....	55
Figura 15. Entrevista Asesora de Ordenamiento Territorial y Catastro GAMC.....	81
Figura 16. Entrevista Director de Ordenamiento Territorial y Catastro GAMC.....	81

INDICE DE ANEXOS

Anexo I. Instrumentos de investigación.....	77
Anexo II. Portafolio de evidencia fotográfico.....	80
Anexo IV. Documentos de aprobación institucional.....	83

INTRODUCCIÓN

La línea principal del proyecto de grado es la mejora de la movilidad urbana, como una acción concreta de progreso y bienestar de la población, brindándole mayor seguridad a la vez que reduce la contaminación ambiental, al tener los espacios de dominio público en buen estado y limpios.

Para lograr este cometido el proyecto se ha cuestionado, ¿cómo se puede definir los derechos y obligaciones que deben tener los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a las aceras y calzadas?, para dar respuesta a esta cuestionaste se traza el objetivo de elaborar la Ley de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, para la regulación de la ocupación de aceras y el libre tránsito de los peatones y quede expedita la calzada para el tránsito seguro de las moviidades, definiendo los derechos y obligaciones de los vecinos del Municipio de Cobija y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

Para alcanzar el objetivo del estudio se plantea los siguientes objetivos específicos: Revisar las normas existentes que tratan sobre la ocupación de aceras y calzadas, determinando cuáles son los derechos constitucionales protegidos; Establecer los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a las aceras y calzadas del municipio; Desarrollar un diagnóstico de la situación de las calzadas y aceras de las zonas principales de la ciudad de cobija aplicando la técnica de investigación de la observación.

Justificando la elaboración de la “Ley de Calzadas y Aceras del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija” en el resguardo de los derechos constitucionales a la vida, a la salud, la libertad, propiedad, transitar sin correr peligro.

El presente estudio se diseña a través de la metodología de investigación cualitativa, enmarcándose en los tipos de investigación descriptiva y jurídica dogmática.

El proyecto se organiza metodológicamente en cuatro Capítulos los cuales tienen los siguientes contenidos académicos:

Capítulo I: Marco Referencial el cual describe los marcos teórico, histórico, contextual conceptual y legal.

Capítulo II: Diagnostico en el cual se hace la identificación de la institución operadora del proyecto, se realiza el diagnostico analítico donde se aplica la información recolectada y el análisis de consistencia donde se plantea el problema y las posibles soluciones las cuales desarrollara el proyecto.

Capítulo III: Desarrolla la Propuesta del proyecto de grado, definiendo el tamaño del proyecto, el marco lógico, la ingeniería del proyecto, los aspectos económicos y los sujetos intervinientes.

Capítulo IV: Se desarrolla el resultado y alcances del proyecto de grado.

Conclusiones y recomendaciones: Las conclusiones y recomendaciones dan el cierre de la investigación.

1. Antecedentes

¿De quién es la calle?, es la primera pregunta que viene a la mente cuando hablamos de aceras y calzadas, la acera, ese territorio propio pero compartido con la ciudadanía como espacio público está administrado por el municipio, esta instancia define su uso y controla que se la utilice para la que fue creada, el resguardo del tránsito del peatón, de la misma manera la calzada es de propiedad del municipio y fue creada como espacio público para la utilización del transporte automotor de una ciudad.

La acera consolida un barrio, porque delimita, por ejemplo, los empedrados, enlucetados o asfaltados de la calzada, determinada por los cordones y se encuentran a cargo de los vecinos, así nacieron zonas como SENAC, Paraíso, Tajibos, Santa Cecilia, Paz Zamora, Junín, Mapajo, Puerto Alto, Santa Clara, Nazaria, a diferencia de las nuevas urbanizaciones que primero deben establecer los servicios básicos para instalar esos ribetes.

Una vez que se constituye en patrimonio municipal, se viene a constituir en una zona de dominio público, para uso de la colectividad, nadie puede utilizarlo para beneficio propio, tienen que destinarse para uso de todos los vecinos que tienen el derecho a circular por estos márgenes compartidos.

Bolivia a través de una norma base NB 1220007 (2013), regula las calzadas y aceras para su construcción y uso. Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características funcionales y constructivas que deben cumplir las vías de circulación peatonales horizontales. Además, establece el trazado y diseño de los recorridos o rutas públicas o privadas de uso colectivo y comunitario, destinados a la circulación de peatones y/o mixta de peatones y vehículos, de forma que resulte accesible a cualquier persona, tomando en cuenta,

el ancho mínimo de paso libre de cualquier obstáculo, los grados de inclinación de los desniveles y las características de los bordes.

Siguiendo la norma base nacional sobre calzadas y aceras NB 1220007, varios municipios de Bolivia han trabajado el tema en sus legislativos sancionando Leyes Municipales las cuales regulan las calzadas y aceras existentes en su jurisdicción, ese es el caso del Municipio de La Paz, en su normativa, determina el uso de las aceras y calzadas determinando su señalización con estándares internacionales para guardar el derecho de todos los peatones y en su Ley No 58/2019 Ley 58 (2019), donde se determina la construcción y mantenimiento de aceras y calzadas, determinando los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el municipio.

El Gobierno Municipal de Tarija a través de Ley 001/2008, reglamenta el uso y mantenimiento de aceras y calzadas, estableciendo 12 metros para la construcción de una calle, 7 metros para calzada y 2,5 metros a cada lado para las aceras, norma que ha permitido un tránsito peatonal seguro para todos sus habitantes, determina que la limpieza de las aceras es una obligación del vecino y su mantenimiento es obligación del municipio y en el caso de las calzadas su limpieza, construcción, mantenimiento y limpieza las calzadas es obligación del municipio.

Estas determinaciones por parte de los Gobiernos Municipales convertidas en Normas básicas para el mantenimiento, como es el uso y la respectiva conservación de las calzadas y aceras hacen el desarrollo de las ciudades, respetándolos derechos y exigiendo cumplir a quien corresponda.

2. Planteamiento del problema

2.1. Descripción de la Problemática

El centro de la ciudad de Cobija se ha vuelto caótico, las aceras y calzadas son usadas como espacios de propaganda, venta y hasta parqueo para motocicletas, lo cual obliga a los transeúntes a bajar de la acera a la calzada, arriesgándose a sufrir un accidente, en especial en las ferias como el Abasto. Otro de los inconvenientes son los escombros y chatarra dejadas en la acera de la ciudad, las cuales causan deterioro al bien público y ponen en riesgo a los transeúntes.

De acuerdo a estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud OMS (2013), el peatón es el segundo usuario de vías que más muere en accidentes de tránsito, “por una acción imprudente de ellos o porque muchos caminan en sitios donde no hay aceras”. En ese caminar junto al peligro otros sobreviven, pero quedan marcados para siempre.

La construcción de aceras y calzada es una inversión que afecta tanto al Gobierno Municipal como al bolsillo del contribuyente, el deterioro de esta infraestructura urbana debe de tener su protección a través de su legislación propia, es pertinente la construcción de una Ley que otorgue tanto derechos como deberes y obligaciones específicas, para los ciudadanos que hacen uso de ellas, como para el Gobierno Municipal de Cobija el cual es el llamado para la administración de estos espacios público.

2.2. Delimitación del Problema

¿Cómo se puede definir los derechos y obligaciones que deben tener los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a las aceras y calzadas?

3. Objetivo

3.1. Objetivo General

Proponer el proyecto de Ley de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, para la regulación de la ocupación de aceras y el libre tránsito de los peatones y quede expedita la calzada para el tránsito seguro de las movilidades, definiendo los derechos y obligaciones de los ciudadanos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.2. Objetivos específicos

- Revisar las normas existentes que tratan sobre la ocupación de aceras y calzadas, determinados cuáles son los derechos constitucionales protegidos.
- Establecer los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a las aceras y calzadas del municipio.
- Desarrollar un diagnóstico de la situación de las calzadas y aceras de las zonas principales de la ciudad de Cobija aplicando la técnica de investigación de la observación.

4. Justificación

La normativa boliviana estipula que la conformación de las calles contempla dos espacios claramente definidos: las aceras para los peatones y la calzada para la circulación de los automóviles (Código de Tránsito, 1973).

Las aceras son muy importantes para los peatones porque no sólo sirven para el tránsito de un lugar a otro sino también para admirar la ciudad, para el encuentro con los amigos o para los paseos matutinos. Sin embargo, este panorama ha cambiado con la ocupación indebida e indiscriminada de las aceras porque ha dado lugar a que los peatones opten por utilizar la calzada. Es menester recordar, que el Estado tiene la obligación de tomar todas las medidas administrativas, legislativas y jurisdiccionales que sean necesarias para proteger la integridad física de los peatones y sobre todo normar la ocupación de las aceras, definiendo en esta

norma los derechos y obligaciones de los ciudadanos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

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

5. Metodología

El objetivo de la investigación cualitativa es el de proporcionar una metodología de investigación que permita comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven (Taylor y Bodgan, 2000).

Las características básicas de los estudios cualitativos se pueden resumir en que son investigaciones centradas en los sujetos, que adoptan la perspectiva del interior del fenómeno a estudiar de manera integral o completa. El proceso de indagación es inductivo y el investigador interactúa con los participantes y con los datos, busca respuestas a preguntas que se centran en la experiencia social, cómo se crea y cómo da significado a la vida humana. En la investigación desarrolló la metodología cualitativa la cual permitirá desarrollar el proceso de indagación de información la cual permita tener todos los elementos necesarios para la elaboración de la Ley de Calzadas y Aceras del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, interactuando con las autoridades del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija y los Vecinos del Municipio.

5.1. Tipo de Investigación

Investigación descriptiva

La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento.

Los resultados de este tipo de investigación se ubican en un nivel intermedio en cuanto a la profundidad de los conocimientos se refiere (Arias, 2006).

Este tipo de investigación complementara la investigación jurídica dogmática, en relación a la descripción de la norma a construir.

Investigación jurídica dogmática

La investigación jurídico dogmática es aquella que concibe el problema jurídico desde una perspectiva estrictamente formalista, descontando todo elemento fáctico o real que se relacione con la institución, norma jurídica o estructura legal en cuestión, su objeto debe estar constituido por las fuentes formales que lo integran; es decir, por la ley, la costumbre, sus principios generales, el negocio jurídico y la jurisprudencia. Este tipo de investigación ha recibido muchas críticas, siendo la más importante, la de tener una visión del derecho como algo estático, como algo que está allí para ser analizado, comentado, aplicado especulativamente a casos hipotéticos, muchas veces absurdos. No obstante, esta visión estática del mundo del derecho, la técnica o el cómo hacerla, reúne los más altos criterios de credibilidad y cuya originalidad se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y, en general, en el pensamiento del autor (Wintker y Larios, 1997).

En este proyecto de grado se utiliza este tipo de investigación porque la revisión de las diferentes normas jurídicas amerita un razonamiento jurídico que favorezca en la creación de la nueva ley.

5.2. Método de investigación

Método analítico

El método analítico, es un proceso de investigación empírico – analítico que se encarga de descomponer diferentes parte o elementos para poder hacer la determinación de alguna causa, efecto o naturaleza. El análisis realiza estudios y examina algún hecho u objeto en particular, dentro del campo de las ciencias naturales y las ciencias sociales (Pacheco, 2019).

Se emplea el método analítico porque se separa las partes del objeto de estudio con la finalidad de estudiar las mismas.

Método sintético

El método sintético es un proceso de análisis de razonamiento que busca la forma de reconstruir un acontecimiento de manera resumida, valiéndose de los diferentes elementos fundamentales que estuvieron presentes en el desarrollo del acontecimiento (Pacheco, 2019). Así también, se recurre al método sintético porque una vez analizado el objeto de estudio se lo reconstruye con el conocimiento de cada parte que le conforma.

De esta manera, se opta por estos dos métodos (analítico y sintético) porque primeramente se conoce las partes elementales del objeto de estudio que es la determinación de los derechos, deberes y responsabilidades que tienen los vecinos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija referente a las calzadas y aceras lo cual sirve de fundamento para la creación de la nueva ley.

Método Deductivo

Se habla del método deductivo para referirse a una forma específica de pensamiento o razonamiento, que extrae conclusiones lógicas y válidas a partir de un conjunto dado de premisas o proposiciones. Es, dicho de otra forma, un modo de pensamiento que va de lo más general (como leyes y principios) a lo más específico (hechos concretos) (Raffino, 2018).

El método deductivo será utilizado para desarrollar la identificación de la normativa desde un aspecto nacional hasta llegar al local, ordenando la base legal para el sustento de la normativa a ser creada.

5.3. Técnicas de investigación

Se recurre a cuatro tipos de técnicas una para la revisión bibliográfica y las otras para el trabajo de campo. Para la revisión bibliográfica se opta por el análisis documental y la técnica de fichas bibliográfica en sistema APA versión 6ta. Para el trabajo de campo se recurre a la encuesta, la entrevista y la Observación, con sus técnicas guía de entrevista, cuestionario de encuesta y guion de observación.

Entrevista

Dentro de la investigación científica es necesario hacer una separación entre la entrevista para tesis cuantitativas y para las tesis cualitativas. En el primer caso, se trata de cuestionarios estructurados que se analizan luego de forma numérica para dar un resultado estadístico. Pero en el caso del enfoque cualitativo, se trata de un cuestionario flexible, abierto e íntimo.

La entrevista cualitativa es una conversación extendida donde el intercambio de la información sirve para la recopilación de datos, que a su vez se emplearán para reconstruir los significados de determinado tema de investigación. Esta entrevista se puede realizar con

una sola persona o con un grupo, moderada por el entrevistador, pero no se trata de una dinámica grupal (López, 2011).

La entrevista se aplicará a las autoridades del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija (Asesor Jurídico de Catastro, Director de Catastro) y Presidente del Concejo Municipal.

Encuesta

De acuerdo a Jansen (2012) la investigación cualitativa mediante encuesta es una metodología de investigación menos estructurada que se utiliza para obtener información en detalle sobre el razonamiento y las motivaciones subyacentes de las personas. El objetivo final es entender cabalmente un tema, asunto o problema desde una perspectiva individual.

Se la aplicara a los vecinos de la ciudad de Cobija, de acuerdo a la muestra poblacional y el muestreo definido.

Técnica con la cual se obtendrá información, la cual podrá esclarecer el problema a investigar, analizando los resultados y será aplicada a los vecinos de la ciudad de Cobija.

Observación

Hernandez et al. (2005), la observación es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno, hecho o caso, tomar información y registrarla para su posterior análisis. La observación es un elemento fundamental de todo proceso investigativo; en ella se apoya el investigador para obtener el mayor número de datos.

La técnica de observación fue de mucha importancia porque a través de ella se desarrolló el diagnóstico del estado de las calzadas y aceras de la ciudad de Cobija.

Análisis Documental

El análisis documental es un conjunto de operaciones encaminadas a representar un documento y su contenido bajo una forma diferente de su forma original, con la finalidad

posibilita su recuperación posterior e identificarlo. El análisis documental es una operación intelectual que da lugar a un subproducto o documento secundario que actúa como intermediario o instrumento de búsqueda obligado entre el documento original y el usuario que solicita información. El calificativo de intelectual se debe a que el documentalista debe realizar un proceso de interpretación y análisis de la información de los documentos y luego sintetizarlo (Catillo, 2004).

Técnica la cual fue utilizada para el análisis de las leyes y estudios sobre la determinación de derechos, deberes y responsabilidades que tienen los vecinos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija referente a las calzadas y aceras.

5.4. Instrumentos de Investigación

Guía de entrevista

La guía de entrevista es un documento que contiene los temas, preguntas sugeridas y aspectos a analizar en una entrevista, el cual será utilizado como evidencia del trabajo de campo realizado en la presente investigación (Hernandez et al, 2005).

Se aplicó a las autoridades del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

Guía de observación

Se conoce como guía a aquello que dirige o encamina. El término, de acuerdo al contexto, puede utilizarse de diversas maneras: una guía es un tratado que indica preceptos para dirigir cosas; una lista impresa de datos sobre una materia específica; o una persona que enseña a otra un determinado camino, entre otras posibilidades (Hernandez et al., 2005).

Se aplicó a las calzadas y aceras de la ciudad de Cobija. (Ver Anexo I)

Cuestionario de encuesta

Es un conjunto de preguntas escritas utilizadas para obtener información indistintamente para evaluar a una sola persona (Hernandez et al., 2005).

Instrumento el cual fue aplicado a los vecinos de la ciudad de Cobija. (Ver Anexo I)

Ficha Bibliográfica

Una ficha bibliográfica corresponde a un documento breve que contiene la información clave de un texto utilizado en una investigación. Puede referirse a un artículo, libro o capítulos de este (Hernandez et al., 2005).

En la presente investigación se utilizó este instrumento para ordenar la documentación consultada respecto al tema a tratar.

6. Tamaño del Proyecto

6.1. Población Beneficiaria

Población Indirecta: La población beneficiaria son todos los habitantes del Municipio de Cobija.

Población Directa: Los barrios del Distrito 1 de la Ciudad de Cobija

6.2. Población y Muestra

Población

Todos los pobladores de la Ciudad de Cobija.

Muestra

Los barrios del Distrito 1 de la Ciudad de Cobija (Barrio Mapajo, Barrio Puerto Alto, Barrio Villa Montes, Barrio Junín), con la entrevista de 50 personas con muestreo por conveniencia.

7. Delimitación

El presente proyecto de grado limita su accionar a la elaboración de la Ley de Calzadas y Aceras del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

Delimitación temporal

El presente trabajo tiene dos etapas de estudios:

1ra Etapa: Contempla la revisión de información relacionada con el tema de investigación, es decir, desde 2009 al 2019, debido a que en este periodo se implementa la autonomía de las entidades territoriales con la aprobación de la nueva Constitución del Estado Plurinacional de Bolivia, desarrollando una reingeniería normativa tanto municipal como nacional, normas referidas al tema de investigación.

2da Etapa: La consolidación del levantamiento de información a través de las diferentes técnicas de investigación las cuales se realizarán a partir de la aprobación del tema para la construcción del perfil como el informe final del Proyecto de Grado, la cual tiene un periodo de cuatro meses.

Delimitación espacial

Respecto al espacio, esta investigación toma como ámbito geográfico el Municipio de Cobija, tomando como muestra poblacional a la ciudad de Cobija, por ser la Capital del Departamento de Pando, donde se concentra la actividad política, económica y por existir una masiva población que transita por las diferentes calles. Cabe resaltar que para obtener mayor información sobre el tema de investigación se recurrió a datos del interior del país.

Delimitación temática

La problemática que se presenta está enfocada desde un punto de vista jurídico administrativo porque, para determinar la necesidad de creación de una ley que regule los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a, las

aceras y calzadas del municipio, se realizó una revisión de las ordenanzas municipales, planes operativos urbanos territoriales y otras normas, municipales y nacionales que traten dicho tema.

CAPITULO I

MARCO REFERENCIAL

1.1. Marco Teórico

1.1.1. Estructura urbana

Concebir la ciudad tan solo como el producto de movimientos sociales que han producido asentamientos podría causar una distorsión en el entendimiento de las causales que dan luz a las ciudades, y al entendimiento de su dinámica.

Más allá de concebir los aspectos estéticos de la ciudad, es necesario tener una visión de la dinámica económica que esta tiene, para a partir de ello poder establecer las variables de mayor importancia a ser incorporadas en la definición del planteamiento estratégico para garantizar su sustentabilidad y sobre la base de estos postulados plantear el inicio de procesos de desarrollo local (Plan de Ordenamiento Urbano de Cobija, 2002).

El desarrollo local y su concepción, como el escenario a partir del cual se plantean de manera objetiva las visiones estratégicas que fundamente los procesos de desarrollo deben entenderse en la dinámica de concebir la problemática urbana en este caso como un proceso económico y social donde los factores de producción, distribución y consumo, definen las perspectivas en las que se debe basar el orden del fenómeno urbano, para una mejor calidad de vida de los pobladores, este es uno de los principios de mayor importancia que se utilizara en el proceso de formulación de la normativa de aceras y calzadas para el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

1.1.2. Sistema vial urbano

Para el Sistema Vial Urbano se establece la siguiente estructuración y secciones viales, tomando en cuenta las características funcionales y técnicas tales como: sistemas de transporte existentes, características de capacidad de las vías, demanda vehicular y la relación con las actividades de la población.

El Sistema Vial Urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: Vías Expresas (Autopistas), Vías Arteriales Principales, Vías Arteriales Secundarias, Vías Colectoras, Vías Locales, Vías Peatonales, Ciclovías; Puentes y, Escalinatas (ARQHYS, 2012).

En relación a la administración del espacio público, actualmente existe un debate entre el enfoque que prioriza el tránsito de vehículos y el que otorga mayor importancia a los ciudadanos. Este debate, entre el enfoque tradicional y el de la movilidad urbana sostenible, se concretiza sobre todo en el espacio asignado a las vías de los diferentes modos de transporte. Aunque no lo parezca, la definición del área destinada a las aceras y al espacio de calzada es uno de los aspectos centrales para mejorar la calidad de vida de la población (Wiskott, 2015).

Las decisiones sobre el uso del espacio público pueden lograr que las ciudades se transformen en ciudades más amigables y humanas. Las ciudades buscan proyectar modernidad, otorgando mejores condiciones de vida a sus habitantes. Proyectar modernidad significa recuperar la ciudad para los peatones: que los niños puedan jugar en los parques con seguridad, que los escolares puedan ingresar a sus colegios tranquilamente, que los adultos mayores puedan caminar por las calles sin preocuparse por acelerar el paso, que las madres y padres puedan transitar con carritos de bebé y niños pequeños sin sobresaltos. En

definitiva, vivir la modernidad urbana significa que todos los habitantes disfruten de un paseo por las calles con tranquilidad, seguridad y comodidad.

1.1.3. Las vías urbanas

Una vía urbana es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones y circulan los vehículos, están compuestas por la calzada y las aceras. Las vías públicas se rigen por la normativa internacional, nacional y local en su construcción, denominación, uso y limitaciones; con el objetivo de preservar unos derechos esenciales (a la vida, a la salud, a la libertad, a la propiedad, a transitar, etc.). A diferencia de las vías privadas, que las regulan sus dueños, tanto en sus características como accesibilidad (Wiskott, 2015).

A parecer propio, las vías carecen de identidad pues no están diseñadas en función de las condiciones locales y necesidades específicas. Por ejemplo, la acera no es más amplia, aunque esté cerca de una escuela, para así garantizar la seguridad de los alumnos; no existe áreas de estacionamiento, aunque se trate de un lugar comercial, es más se restringe el estacionamiento en áreas de esta actividad económica.

La principal consecuencia de esta falta de organización del espacio público es la mezcla de diferentes usuarios en las calzadas, pues los vehículos estacionados o en circulación, se mezclan con los peatones, bicicletas y generan caos. En referencia a las aceras el uso de la misma debe de ser para los peatones con la dimensión adecuada para que las personas se desplacen con comodidad y seguridad.

En general, la proporción de estos espacios siempre afecta a los peatones. Por ejemplo, en la Av. 9 de febrero de la ciudad de Cobija a la altura del Mercado de Abasto, los vehículos motorizados públicos y privados ocupan el 60% del espacio vial disponible, el 30% es

ocupado por los comerciantes invadiendo las aceras y la gente transita por el 10% de la vía pública.

1.1.4. Sistema Vial Urbano del Municipio de Cobija

De acuerdo al Plan de Ordenamiento Urbano de Cobija (2015) el espacio urbano de la ciudad de Cobija se estructura en torno a las dos vías más importantes que pertenecen a red troncal o fundamental:

La vía que vincula con el departamento de La paz, se constituye en la más importante vía de orden urbano, al atravesar la ciudad de un extremo a otro, que se inicia en el acceso al aeropuerto internacional hasta el extremo norte en el barrio Mapajo, atravesando el territorio urbano, con la denominación de Av. 9 de Febrero hasta la calle Bruno Racua, continuando hasta la Av. Circunvalación cambiando de nombre a Av. 6 de Agosto esta vía constituye la vía de orden estructurante más importante de la ciudad y la Av. José Manuel Pando como secundaria pero de no menor importancia la cual atraviesa es en torno a esta vía que se construye todo el sistema vial, que podemos caracterizar como sigue:

Vías de primera jerarquía. O distribución de las carreteras que ingresan a la ciudad, permiten la distribución del flujo que ingresa de las diferentes carreteras y caminos que llegan a Cobija y conducen al punto de llegada. Se consideran flujos de alta velocidad y para transporte pesado. Comprende la vía de ingreso a la ciudad, por la avenida Pando (vía rápida) y la avenida 9 de febrero (construida de asfalto)

Vías de segunda jerarquía. Las avenidas y calles adyacentes inmediatas a la vía principal enlocetados y asfaltadas son consideradas de esta jerarquía, las cuales comunican a la ciudad directamente con las diferentes zonas urbanas. Por lo general, el servicio público se concentra en estas.

Además de caracterizarse por ser las vías que estructuran el espacio urbano, recorren longitudinalmente la ciudad y se caracterizan por generar dos grandes vías, la Avenida 9 de febrero y Av. José Manuel Pando, que recorre la ciudad de extremo a extremo conectándose los barrios más extremos, y constituyéndose en la vía colectora del sistema vial, a ellas se conectan las vías terciarias que reparten el flujo vehicular hacia las áreas residenciales principalmente

Vías de tercera jerarquía. Son aquellas que ingresan a las áreas residenciales, para comunicar a la población de las mismas con otras zonas periféricas urbanas. Usualmente están conformadas de asfalto, ripio, o en proceso de consolidación.

Constituyen las vías que identifican a los Barrios por facilitar su conectividad a las vías colectoras o principales

Vías de cuarta jerarquía. Son vías de uso reducido. Calles conformadas sobre plataforma de tierra.

Caracterizan a las áreas que están en proceso de formación, en los barrios nuevos, muy cercanos a las zonas residenciales consolidadas.

Se encuentran en áreas donde los servicios aún no han sido completados, servicios como el alcantarillado, y la iluminación, son vías que no cuentan con la señalización respectiva, en estas zonas el flujo es reducido, por lo que la circulación de vehículos es reducida, aspecto que no contribuye a la consolidación de la zona. La deficiente infraestructura que caracteriza estas.

Vías de quinta jerarquía.

Son las vías de uso exclusivamente peatonal. Estas vías se encuentran en la zona que bordea el Rio Acre, constituye una de las zonas más interesantes por su contextura y su característica, que genera un atractivo turístico urbano de gran importancia.

Lamentablemente esta zona se encuentra un tanto deteriorada y no se le ha dado el valor correspondiente que atraiga las actividades de recreación y ocio. Se conforma como el elemento estructural que articula las zonas más antiguas de la ciudad.

En su conformación se distinguen las edificaciones características de la arquitectura en madera y de una morfología que resume la imagen de Cobija la antigua.

Superficie de rodadura

La superficie de rodadura en estas vías, se resume a tener vías adoquinadas en las vías estructurales de la ciudad, ripio en algunas vías terciarias, y tierra en una gran parte de las vías vecinales o de cuarta categoría.

En lo que respecta a las vías de conexión con poblaciones localizadas en el área rural, la caracterización es la siguiente:

En la actualidad, una de las principales limitantes para el desarrollo del departamento de Pando, es su falta de vinculación a nivel departamental, provincial y con el exterior; el departamento no cuenta con una infraestructura vial expedita y permanente, que permita el transporte fluido de carga y pasajeros y mucho menos su articulación a las corrientes del comercio internacional. El nivel de conectividad regular se extiende a la circunscripción del municipio, lo que no garantiza en conexiones de mayor alcance, excepto la vinculación con Rio Branco en el Brasil.

También desde Cobija se llega por carretera asfaltada a la ciudad brasileña de Río Branco (230 Km.) capital del estado de Acre.

La infraestructura caminera, se encuentra centralizada en la Provincia Nicolás Suárez, vinculando a la ciudad de Cobija con las localidades circundantes.

Calzadas y aceras

Se llama calzada al sector de la calle que se encuentra entre dos veredas (también conocidas como aceras).

Podría decirse, por lo tanto, que la calzada es por donde transitan los vehículos, a diferencia de las veredas o aceras que permiten la circulación de peatones.

Las calzadas tienen un número variable de carriles. Las calles por lo general tienen un único carril, mientras que las avenidas suelen tener dos carriles que permiten avanzar en direcciones contrapuestas. Las autovías y las autopistas, por su parte, pueden contar con más de dos calzadas por sentido.

La división de la calzada en carriles se puede desarrollar con marcas de pintura sobre el pavimento. Cuando se trata de carriles de sentidos opuestos, es habitual que se usen plantas o medianas a modo de separación

Una acera, andén, banquetta, vereda es una superficie pavimentada y elevada a la orilla de una calle u otras vías públicas para uso de personas que se desplazan andando o peatones.

Usualmente se sitúa a ambos lados de la calle, junto al paramento de las casas (Pérez, 2016).

1.1.5. Dimensiones de las aceras de acuerdo a Norma Básica

Características generales

Las vías de circulación peatonales horizontales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1,20 m. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos (2) sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1,80 m.

Áreas de descanso

Con una separación máxima de 100 m, se dispondrá de un ensanche de 80 cm con respecto al ancho de la vía de circulación por 1,60 m de longitud en la dirección de la misma, que funcionen como áreas de descanso.

Deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde su piso terminado hasta un plano paralelo a él ubicado a 2,20 m de altura. Dentro de ese espacio no se podrán disponer elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, mobiliario urbano, árboles, etc.).

No se permitirá la construcción de salientes superiores a 20 cm tales como escaparates, balcones, marquesinas, etc., para evitar daños a las personas. Asimismo, en las instalaciones de quioscos, toldos y demás similares que ocupen las aceras, deben tomarse las medidas necesarias para que las personas con discapacidad visual y física puedan detectarlas o evitarlas y puedan circular adecuadamente.

Señalización de obstáculos

El indicio de la presencia de objetos que se encuentren en las condiciones establecidas en a), b) o c), se hará de manera que pueda ser detectado por personas que requieran el uso de bastón largo, utilizando asimismo colores contrastantes y debe tener un elemento detectable con textura diferente, que cubra toda la zona de influencia del objeto desde el nivel de piso

terminado a) Por debajo de 2,20 m de altura b) Por arriba de 10 cm de altura, y c) Separado más de 15 cm de un plano lateral.

Pendiente longitudinal

Deben cumplir con una pendiente longitudinal máxima de un 2 %. Para los casos en que se supere dicha pendiente máxima, se debe tener en cuenta lo indicado en la norma 1220005.

Pendiente transversal

El diseño de las vías de circulación peatonales horizontales, debe cumplir con una pendiente transversal máxima del 2 %.

La diferencia de nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada, no debe superar los 18 cm de altura y no ser inferior a 3 cm. Cuando se superen los 18 cm de altura, se debe disponer bordillos de acuerdo a la norma NB 1220003.

Las vías de circulación peatonales horizontales, deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular y en casos de superposición vehicular-peatonal, por medio de señalización adecuada.

Los pavimentos de las vías de circulación peatonal, deben ser firmes, antideslizantes y sin accidentes.

Se debe evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenimiento y la retención de líquidos.

En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registro, etc., deben estar rasantes con el nivel del pavimento, con aberturas de dimensión máxima de 15 mm y cumplir con las características indicadas en.

Donde exista desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda para el cruce de la calzada, el mismo se salvará mediante pasos, de acuerdo a la norma NB 1220005.

Para advertir a las personas con discapacidad visual sobre cualquier obstáculo, desnivel o peligros en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos, accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura en el pavimento, de un ancho mínimo de 60 cm, colores contrastantes y buena iluminación. Se recomienda colocar pavimentos de prevención y orientación, tiras táctiles y de color en el pavimento, paralelas a la dirección de la circulación peatonal, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual.

1.2.Marco Histórico

Hablar de calzada es hacer referencia obligada a las llamadas calzadas romanas que están consideradas como auténticas obras de ingeniería. Fueron usadas por Roma para poder vertebrar todo su Imperio y se convirtieron en piezas clave no solo para favorecer el transporte de mercancías y el comercio sino también para facilitar a las tropas el llegar a otros rincones y poder conquistarlos.

Por supuesto, tampoco hay que pasar por alto que ejercieron un papel fundamental a la hora de expandir la cultura y que agilizaban los viajes desde Italia hasta cualquier otro rincón que estuviera bajo el mando romano (Pérez, 2016).

De acuerdo a Pérez (2016) se establece que se crearon tres tipos diferentes de calzadas: las publica, que fueron las primeras a las que se les dio forma y que vinieron a unir las principales ciudades entre ellas; las privatae, que eran privadas pues solo podían ser usadas por los dueños de las propiedades en las que estaban; y las viae vicinales, que unían varios pueblos de una misma región.

A lo largo de esas calzadas podían encontrarse elementos tan importantes como puentes, vados, piedras miliare o albergues, por ejemplo.

Entre los documentos más importantes que se han conservado donde quedaban “registradas” las calzadas romanas destacan dos. Uno es “La Tabula Peutingeriana” y el otro es “El Itinerario de Antonino”.

La conservación de las vías, data de los tiempos de Roma con grandes detalles técnicos, considerándose un servicio fundamental al Imperio, el mantener la red viaria que fue la más perfecta de la Edad Antigua.

Actualmente en las ciudades y poblaciones importantes se dispone de procedimientos (sistemas de gestión) consistentes en administrar el presupuesto asignado a la conservación de la red viaria urbana a cargo del municipio, el cual basándose en una información básica (características geométricas, secciones estructurales, tipos de tráfico, etc.) y en la información del estado de los pavimentos, evolución de sus deterioros y en el comportamiento de los firmes, permite a los técnicos de conservación, definir los tratamientos adecuados para cada caso, orden de prioridad (actuación inmediata o a medio o largo plazo), valorar las correspondientes operaciones de conservación, coordinar y controlar las mismas, para así poder obtener el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles (Rama, 2013).

1.3.Marco Contextual

Con el objetivo de mejorar las calles de la capital pandina, el 19 de marzo de 2019 en el despacho de la primera autoridad del departamento, se procedió a la firma de convenio institucional entre el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija y el Gobierno Autónomo Departamental de Pando, para el mejoramiento de calles, vías adyacentes al estadio Roberto Jordán Cuellar y la construcción de 20 puentes cajón. La primera autoridad del departamento preocupado por la población al ver el mal estado de las calles y avenidas de la capital pandina

sobre todo en épocas de lluvia donde se sufren percances, agilizó esta firma de convenio y señaló que se hará el seguimiento necesario para que estas obras no puedan ser retrasadas (GADP, 2019).

Las calzadas y aceras de la ciudad de Cobija se encuentran en pésimo estado, la construcción de la red de agua potable a desmejorado las condiciones de las vías urbanas, siendo un problema que pone en riesgo la vida de los usuarios.

Otro de los problemas latentes de esta infraestructura urbana es la falta de claridad en los deberes, derechos y responsabilidades, por parte de los vecinos y propietarios de los bienes inmuebles de la ciudad y por parte del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, ambos se acusan permanentemente de ser los responsables de la limpieza de los mismos y su mantenimiento.

La Ley 06/2015 de Regularización de Espacios Públicos del Municipio de Cobija, tiene como finalidad el de normar su ocupación temporal para actividades feriales, culturales, religiosas, políticas u otras, que en cierta forma dificulten la transitabilidad de los peatones, normativa la cual es clara en su reglamentación ya que en ella se determina la patente que se debe de pagar al municipio por prestarse a personas naturales o jurídicas estos espacios públicos. Normativa la cual no ha contemplado en ninguno de sus artículos los problemas cotidianos con los que se enfrenta la población en razón a su seguridad en relación a la ocupación y limpieza de las calzadas y aceras, dando lugar a continuar con el problema ocasionando al no tener una norma específica la cual determine cuáles son los derechos y obligaciones que tiene tanto el propietario que presta el espacio de una acera, como del municipio a su responsabilidad y derechos en razón a las calzadas.

Es en este sentido que el proyecto de Ley de calzadas y aceras para el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, dará la solución al conflicto, de esta manera se tendrá una ciudad moderna urbanísticamente, eso representa que todos los habitantes disfruten de un paseo por las calles con tranquilidad, seguridad y comodidad. La Norma tiene que poseer como objetivo la preservación de derechos esenciales como la vida, a la salud, a la libertad, a la propiedad, a transitar sin correr peligro.

1.4.Marco Conceptual

Los conceptos de la siguiente terminología, son aquellos los cuales permiten tener un mejor conocimiento del tema, los cuales quedan expresados de la siguiente manera:

Accidente

Irregularidad del terreno con elevación o depresión brusca, quiebres, desigualdad, etc. (Del Carpio, 2013).

Legibilidad del espacio: facultad de poder leer y entender, fácilmente o no, la señalética; por ejemplo, comprender el símbolo de una intersección, para entonces poder desenvolverse de la manera más adecuada (Wiskott, 2015).

Modos de transporte: distintas formas de desplazarse. Los modos de transporte pueden ser “no-motorizados” (a pie, bicicleta, caballo, patineta, etc.) o “motorizados” (bus, taxi, vehículo privado, teleférico, etc.) (Wiskott, 2015).

Movilidad urbana sostenible: optimización del uso de los diferentes modos de transporte y mejoramiento del espacio público urbano, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Producto de la Implementación de una política (ARQHYS, 2012).

Multimodalidad: combinación de los distintos modos de transporte en un viaje o en un espacio definido (Wiskott, 2015).

Pasos

Modificación de las aceras y sus cordones para facilitar el tránsito de cualquier tipo de rodado (Del Carpio, 2013).

Usuario: persona que usa las diferentes redes de desplazamiento (red de transporte público, red vial, red de aceras, etc.). Puesto que los desplazamientos son un derecho, los usuarios no pueden ser considerados clientes (Wiskott, 2015).

Vías peatonales de circulación

Son todas las aceras, los senderos, los andenes, los itinerarios peatonales y cualquier otro tipo de superficie de uso público, destinado a la circulación de peatones (Del Carpio, 2013).

1.5. Marco Legal

1.5.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

La normativa que determina las obligaciones, deberes y derechos en referencia a las calzadas y aceras que tienen los vecinos y los Gobiernos Autónomos Municipales, precautelan derechos constitucionales como la vida, a la salud, a la libertad, a la propiedad, a transitar sin correr peligro, es en este sentido se determinan los siguientes artículos expresados en el texto constitucional:

Artículo 9.

Son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley:

2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intercultural, intercultural y plurilingüe.

Artículo 15.

I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes.

Artículo 18.

I. Todas las personas tienen derecho a la salud.

Artículo 21.

Las bolivianas y los bolivianos tienen los siguientes derechos:

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

Artículo 22.

La dignidad y la libertad de la persona son inviolables. Respetarlas y protegerlas es deber primordial del Estado.

Artículo 56.

I. Toda persona tiene derecho a la propiedad privada individual o colectiva, siempre que ésta cumpla una función social.

II. Se garantiza la propiedad privada siempre que el uso que se haga de ella no sea perjudicial al interés colectivo.

Artículo 302.

I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción:

10. Catastro urbano en el ámbito de su jurisdicción en conformidad a los preceptos y parámetros técnicos establecidos para los Gobiernos Autónomos Municipales.

1.5.2. Ley 031 de Autonomía y Descentralización Andrés Bóñez

Artículo 82. (Hábitat y vivienda)

IV. En el marco de la competencia del Numeral 10 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, los gobiernos municipales tienen la competencia exclusiva de organizar y administrar el catastro urbano, conforme a las reglas técnicas y parámetros técnicos establecidos por el nivel central del Estado cuando corresponda. El nivel central del Estado establecerá programas de apoyo técnico para el levantamiento de catastros municipales de forma supletoria y sin perjuicio de la competencia municipal.

V. En el marco de la competencia del Numeral 29 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

1. Diseñar, aprobar y ejecutar el régimen del desarrollo urbano en su jurisdicción.

1.5.3. Ley 482 de Gobiernos Autónomos Municipales

Artículo 13. (Jerarquía normativa municipal).

La normativa Municipal estará sujeta a la Constitución Política del Estado. La jerarquía de la normativa Municipal, por órgano emisor de acuerdo a las facultades de los Órganos de los Gobiernos Autónomos Municipales, es la siguiente:

Órgano Legislativo

a) Ley Municipal sobre sus facultades, competencias exclusivas y el desarrollo de las competencias compartidas.

b) Resoluciones para el cumplimiento de sus atribuciones.

Artículo 16. (Atribuciones del concejo municipal).

El Concejo Municipal tiene las siguientes atribuciones:

4. En el ámbito de sus facultades y competencias, dictar Leyes Municipales y Resoluciones, interpretarlas, derogarlas, abrogarlas y modificarlas.

Artículo 22. (Iniciativa legislativa)

I. Tienen la facultad de iniciativa legislativa, en el ámbito de las competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Municipales, para su tratamiento obligatorio en el Concejo Municipal:

- a) Las ciudadanas y los ciudadanos.
- b) Las Organizaciones Sociales.
- c) Las Concejalas y los Concejales.
- d) El Órgano Ejecutivo Municipal.

II. El Concejo Municipal a través de una Ley Municipal, aprobará los procedimientos y requisitos para ejercer la facultad de iniciativa legislativa de las ciudadanas y los ciudadanos, y de las Organizaciones Sociales.

Artículo 23. (Procedimiento legislativo).

El procedimiento legislativo se desarrollará de la siguiente manera:

- a) El Proyecto de Ley Municipal que sea presentado en ejercicio de la facultad de iniciativa legislativa, será remitido por el Concejo Municipal a la Comisión o Comisiones que correspondan, de acuerdo a su temática. En el mismo trámite se acumularán otras iniciativas que se presenten con un objeto similar.

Artículo 26. (Atribuciones de la Alcaldesa o el Alcalde municipal)

La Alcaldesa o el Alcalde Municipal, tiene las siguientes atribuciones:

- 3. Promulgar las Leyes Municipales u observarlas cuando corresponda.

12. Proponer al Concejo Municipal, para su aprobación mediante Ley Municipal, el Plan de Desarrollo Municipal, el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial y la Delimitación de Áreas Urbanas.

Artículo 31. (Bienes municipales de dominio público)

Los Bienes Municipales de Dominio Público son aquellos destinados al uso irrestricto de la comunidad, estos bienes comprenden, sin que esta descripción sea limitativa: a) Calles, avenidas, aceras, cordones de acera, pasos a nivel, puentes, pasarelas, pasajes, caminos vecinales y comunales, túneles y demás vías de tránsito.

1.5.4. Noma Básica 1220007 para aceras y calzadas

Objeto y campo de aplicación

Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características funcionales y constructivas que deben cumplir las vías de circulación peatonales horizontales. Además, establece el trazado y diseño de los recorridos o rutas públicas o privadas de uso colectivo y comunitario, destinados a la circulación de peatones y/o mixta de peatones y vehículos, se realizará de forma que resulte accesible a cualquier persona, tomando en cuenta, el ancho mínimo de paso libre de cualquier obstáculo, los grados de inclinación de los desniveles y las características de los bordes.

1.1.5. Ley 3988 Código de Transito

El Código de Tránsito de Bolivia regula la circulación de los peatones y los vehículos.

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

Artículo 2.- (Vías terrestres).

A los efectos de la aplicación del Código son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública.

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

Artículo 6.- (vías expresas). Las que están destinadas al tránsito expreso con limitación parcial de accesos y generalmente sin cruces a nivel en las intersecciones.

Artículo 7.- (Avenidas). Las avenidas son vías de ancho relativamente grande, donde el tránsito circula con carácter preferente respecto a las calles transversales.

Artículo 8.- (Calles).

Las calles están formadas por aceras y calzadas. La calzada es la parte de la calle destinada a la circulación de vehículos y semovientes. Las aceras son de uso exclusivo de los peatones.

Artículo 9.- (Paseos). Son lugares destinados exclusivamente para la circulación de peatones.

Artículo 14.- (Circulación). Circulación es el movimiento de peatones, vehículos y semovientes por la vía pública.

Artículo 15.- (Libre circulación). Ninguna entidad, asociación o grupo de personas, podrá interrumpir la libre circulación de peatones y vehículos sin previo permiso de la autoridad de Tránsito.

CAPITULO II

DIAGNOSTICO

2.1. Identificación de la Institución

El Municipio de Cobija es una Entidad Territorial Autónoma, representada por el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija el cual está encargado de gobernar y administrar a través de sus órganos constitutivos.

2.1.1. Características de la Institución

- El Municipio de Cobija es la entidad autónoma territorial, política y administrativamente organizada, en su jurisdicción y con los habitantes de los barrios y comunidades que lo conforman, base del ordenamiento territorial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- En el Municipio de Cobija expresa la diversidad étnica y cultural del Estado Plurinacional de Bolivia.
- La Municipalidad es la entidad autónoma de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio que representa institucionalmente al Municipio, forma parte del Estado y contribuye a la realización de sus fines.
- El gobierno y la administración del Municipio se ejerce por el Gobierno Autónomo Municipal.

2.1.2. Nombre de la Institución

Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

2.1.3. Dirección de la Institución

Zona Central Plaza German Busch S/N, Ciudad de Cobija, Provincia Nicholas Suarez, Departamento de Pando.

2.2. Importancia Social de la Institución

El Gobierno Autónomo Municipal de Cobija es la promotora y dinamizadora del desarrollo humano sostenible, equitativo y participativo del Municipio, a través de la formulación y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos concordantes con la planificación del desarrollo departamental y nacional.

2.3. Misión

La misión del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija es la administrar los recursos, ejecutar el Plan Operativo Anual, desarrollando una gestión acorde a las atribuciones otorgadas por la Constitución Política del Estado para el progreso del Municipio.

2.4. Visión

Brindar a los habitantes del Municipio de Cobija un desarrollo conjunto como sociedad organizada con calidad de vida que permita desenvolver sus actividades cotidianas en paz y armonía, contando con todos los servicios e infraestructura pública.

2.5. Justificación

La Constitución Política del estado Plurinacional d Bolivia, también conocida como la Ley de Leyes y con connotaciones sociales se constituye en la norma jurídica suprema que rige la organización y el desarrollo del Estado boliviano, donde se destaca: los derechos y los deberes de los ciudadanos bolivianos, la autoridad y el ejercicio de la misma, además de otros. Es así, que los derechos fundamentales de las personas se traducen en la Constitución Política vigente en su artículo 9 el cual expresa que los fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley, en especial es de garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intercultural, así mismo en el artículo. 15, señala que toda persona tiene derecho a la vida y

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

En este sentido, los peatones son personas individuales a quienes el estado protege y en el caso de las mujeres embarazadas el concebido es sujeto de derecho, aunque no es persona también goza de la protección del Estado porque existen leyes a su favor. Así lo refrenda, este mismo artículo, en el párrafo III. El Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda acción u omisión que tenga por objeto degradar la condición humana y causar muerte dolor y sufrimiento físico.

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

La libertad de circulación es un derecho, que tiene toda persona, a moverse dentro y fuera del país y cuando se habla de circulación Ossorio (1997), define esta palabra como “*el tránsito reglamentado u ordenado por las vías públicas*” (p. 177). Es decir, que el peatón puede transitar por las vías públicas bolivianas, entendidas éstas como vías rurales y urbanas. Así mismo, el artículo 2 del Código de Transito, trata sobre las vías terrestres y se determina claramente la inclusión, en este denominativo, de avenidas, calles, pasajes, autopistas, etc. A

su vez el artículo 4 clasifica las vías públicas en urbanas y rurales, donde debe rescatarse las primeras por agrupar a las calles, avenidas, pasajes y paseos.

Cabe hacer notar que conforme a lo establecido en la Constitución Política del Estado en su artículo. 21, numeral 7, que trata sobre la circulación se observa que en los Arts.2º, 4º de este Código de Tránsito existe una complementación a la Constitución Política ya que explica que las personas, en este caso peatones, pueden transitar libremente por las calles, avenidas y otros.

La Ley 031 de Autonomía y Descentralización Andrés Bóveda en su artículo 82, párrafo IV, define que el marco de la competencia del Numeral 10 del Parágrafo I del Artículo 302 de la Constitución Política del Estado, da competencia exclusiva a los gobiernos municipales de organizar y administrar el catastro urbano, conforme a las reglas técnicas y parámetros técnicos establecidos por el nivel central del Estado cuando corresponda. El nivel central del Estado establecerá programas de apoyo técnico para el levantamiento de catastros municipales de forma supletoria y sin perjuicio de la competencia municipal, para el desarrollo de las ciudades y centros urbanos en favor de sus habitantes.

La Ley 482 de Ordenamiento de los Gobiernos Autónomos Municipales en su artículo 31. Denomina que los Bienes Municipales de Dominio Público son aquellos destinados al uso irrestricto de la comunidad, estos bienes comprenden, sin que esta descripción sea limitativa:

a) Calles, avenidas, aceras, cordones de acera, pasos a nivel, puentes, pasarelas, pasajes, caminos vecinales y comunales, túneles y demás vías de tránsito.

La Noma Básica 1220007 (2013) para aceras y calzadas, define como objeto y campo de aplicación las dimensiones mínimas y las características funcionales y constructivas que

deben cumplir las vías de circulación peatonales horizontales, en el afán del desarrollo humano que debe de tener el estado boliviano.

Las ordenanzas municipales que norman la ocupación de aceras de la ciudad de Cobija, son ambiguas y ajenas al contexto social ya que esta ciudad como urbe principal del municipio de Cobija y el Departamento de Pando, ha crecido en población y se ha transformado según la exigencia de la misma. Si bien las calles se han ensanchado y con ello las aceras también este hecho dio lugar al asentamiento indiscriminado del comercio ambulante el cual ocupa las aceras en especial en el centro de la ciudad y las avenidas principales contraviniendo las ordenanzas municipales y lo expuesto en el Código de Tránsito bolivianos.

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

Así también los peatones son vulnerables a los propietarios de casas, edificios u otras construcciones quienes bajo el rótulo 'de que son dueños' ocupan las aceras con material de construcción, maleza o basura la cual llega hasta la calzada lo cual obliga a los peatones a bajar de la acera o simplemente cruzar la calle. Esto pone también en peligro a los conductores de motorizados los cuales ven invadidas las calzadas por los peatones, las cuales son de uso estricto para el tránsito de moviidades.

En este sentido se justifica que el Municipio cuente con una Ley de ocupación y uso de Aceras y Calzadas en la cual y con el respaldo de la normativa descrita sea la norma que regule los derechos y deberes con los que cuentan los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija para solucionar un problema tan álgido como el planteado. De esta

manera se resguardará el derecho a la vida e integridad física de los habitantes del Municipio de Cobija.

2.6. Diagnostico Analítico

- Ciudad de Cobija como la urbe de mayor población del municipio

La ciudad de Cobija fue fundada el 9 de febrero de 1906, por el teniente coronel Enrique Fernández Cornejo, con el nombre de “Puerto Bahía”, en el margen derecho del río Acre, con la visión geopolítica y preocupación del general Pando, que había dejado de ser presidente de Bolivia y era entonces Delegado Nacional en el Territorio de Colonias. Poco después de su fundación, el entonces Puerto Bahía se fue poblando de gente llegada de todas partes del mundo. En 1908 el Ministro de Colonización y Agricultura, Manuel Vicente Ballivián ordenó el cambio de nombre de Puerto Bahía por el de “Cobija”, en honor al puerto boliviano de Cobija, en el Departamento del Litoral y porque el nombre original causaba confusiones en los embarques y mercaderías llegadas desde Europa, al existir otra ciudad brasileña llamada casi igual. (Plan de Ordemaniento Urbano Municipio Cobija, 2002)

La pequeña y floreciente ciudad contaba con todos los adelantos de la técnica de la época y se contaba con un excelente sistema de alumbrado público con un generador movido con una gran caldera de vapor; el agua potable por cañería era una realidad en 1912 y se la recogía de las vertientes superiores de la ciudad, lo que garantizaba su pureza y potabilidad; hacia 1920 la Delegación instaló una pequeña red de teléfonos a magneto; se contaba con un moderno servicio de correos sobre la base de la utilización de los barcos que atracaban en su puerto.

Según los censos realizados por la Delegación del Territorio de Colonias, en 1917 había en Cobija poco más de 1.700 habitantes que representaban a más de veinte nacionalidades de todos los continentes, y en 1925 llegó a 3.000 habitantes. En esta primera etapa urbana de la

ciudad se construyen las primeras edificaciones alrededor del puerto y se trazan las primeras calles alrededor del edificio de la Delegación de Colonias. (EDUCA, 2012)

Cuando los árboles de goma en Malasia comenzaron a producir el látex, el imperio del caucho se desmoronó en América del Sur en forma irremediable. Las semillas sacadas de contrabando y aclimatadas exitosamente en Malasia el año 1876, a miles de kilómetros de su lugar de origen, originaron el fin del auge, que duró treinta años en el Territorio de Colonias y poco más de veinte en Cobija. (EDUCA, 2012)

El desarrollo urbano de la ciudad se paralizó con la caída de los precios internacionales de la goma, quedando en el olvido, tuvieron que pasar casi cincuenta años para que el Municipio de Cobija retomara el crecimiento urbano que había tenido en décadas pasadas, es así que a partir de los años ochenta la migración del interior del país a través del comercio del puerto libre y luego zona franca Cobija se tiene una explosión demográfica, lo que provoca un crecimiento urbano acelerado. Esta etapa urbana que por cierto se ha dado en forma poco ordenada por las invasiones a propiedad privada y estatal ha provocado un desmedro en el uso y ocupación de las calles y avenidas principales de Cobija.

La falta de un ordenamiento jurídico específico para el uso y ocupación de estos bienes públicos municipales, es la principal falencia del Gobierno Municipal, lo cual impide que los vecinos y las autoridades ediles tengan una correlación exacta de sus derechos y deberes en razón a las aceras y calzadas, poniendo en riesgo la vida de los peatones y conductores que cotidianamente transitan por las aceras y calzadas.

Podemos observar en las imágenes posteriores que la ciudad de Cobija desde su creación partió de un ordenamiento urbano el cual trazó en forma adecuada estos espacios de uso público, el cual mantenía un orden en el cumplimiento de los derechos y obligaciones que

deben tener los vecinos y las autoridades respecto al uso y ocupación de las aceras y calzadas. Es a partir de la última década que se va perdiendo ese compromiso ciudadano, teniendo en la actualidad serios problemas por parte de los vecinos los cuales no tienen ningún compromiso con el cuidado y limpieza de las aceras y por parte de las autoridades encargadas de mantener el orden en este sentido, las cuales no ejercen su autoridad. Este fenómeno es provocado por la falta de una norma reguladora la cual especifique el rol de los sujetos intervinientes.



Figura 1. Palacio de la Delegación de Colonias, Puerto Cobija, 1917
Fuente: *Pandovicentenario.com*



Figura 2. Plaza principal, Puerto Cobija, 1926
Fuente: EDUCA.com



Figura 3. Plaza Principal de Cobija 1940
Fuente: Página Oficial Municipio de Cobija



Figura 4. Plaza Principal de Cobija 1980

Fuente: *Página Oficial Municipio de Cobija*

- Diagnostico por observación de calzadas y aceras de la ciudad de Cobija

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

Sin embargo, esta situación no sólo se observa en el centro de Cobija, se tiene varios ejemplos como la calle Eugenio Von Beck, la cual, a pesar de contar con aceras, éstas son intransitables pues se encuentran ocupadas con materiales de construcción obligando a los peatones a transitar por la calzada.



Figura 5. Calle Eugenio Von Beck, ciudad de Cobija
Fuente: Propia

De igual manera, las aceras (en ambos frentes) de la calle Defensores del Bajo Acre están llenas de vendedoras quienes sin reparo alguno ocupan el espacio que requieren para poner su mercadería, dejando sin espacio para que los peatones transiten con seguridad y las movi­lidades tengan una transpirabilidad sin poner en riesgo a los peatones.



Figura 6. Calle Defensores del Bajo Acre (Conocida como Petty Ray), ciudad de Cobija
Fuente: Propia

Las aceras de la Avenida 9 de febrero a la altura del Mercado de Abasto, sufren los mismos asentamientos por parte de las vendedoras ambulantes y de aquellas que tienen puestos fijos pues aparte de que ocupan las aceras con sus productos, los peatones tienen que tener cuidado de no tropezar con los hijos de estas vendedoras los cuales dejan sus juguetes o juegan en medio de la acera. A esto se suman, los letreros y mostradores de las tiendas y el estacionamiento indiscriminado de motos y autos en la calzada, provocando un caos en especial en horas pico de ingreso y salida de la jornada laboral.

Estas aceras y calzadas son las de mayor problema para los peatones y conductores, siendo un riesgo constante para toda la población cobijeña, la cual se ve forzada a tener que pasar por este problema en forma diaria, puesto que este centro de abasto es el principal en la ciudad. Llama la atención que las autoridades del municipio no ubiecen puesto orden siendo el centro de la ciudad, a parte del peligro físico que corren los peatones, la generación de basura que se ve a diario la cual no es recogida por los comerciantes, ni por la empresa municipal de recojo de basura y aseo urbano, también pone en riesgo la salud de toda la población.



Figura 7. Av. 9 de febrero altura Mercado Abasto, ciudad de Cobija
Fuente: Propia

Otro de los grandes problemas ocasionado por los dueños de los bienes inmuebles es la falta de limpieza de las aceras, lo cual por el clima y conformación de vegetación de selva de la ciudad se llena de maleza la cual deteriora el bien municipal de dominio público, impidiendo ser ocupadas por los peatones los cuales se ven obligados a utilizar la calzada como vía para poder transitar.



Figura 8. Barrio Mapajo, ciudad de Cobija

Fuente: Propia

Hacer un recuento de los impedimentos que presentan las diferentes aceras de las calles de la ciudad de Cobija daría el mismo resultado, las aceras son y están destinadas para el uso exclusivo de las vendedoras, de los propietarios de negocios particulares, para aquellos ciudadanos que depositan su basura, como la falta de limpieza, además de otros dejando a su suerte a los peatones y poniendo en riesgo de los conductores que tienen que compartir la calzada con los peatones.

La falta de la normativa para la regulación del uso y ocupación de las aceras y calzadas en el Municipio de Cobija, acompañada de la dejadez de las autoridades municipales como de los vecinos, provoca tener una ciudad descuidada en su imagen y peligrosa ya que esto es un riesgo diario para todos los ciudadanos que deben desplazarse por estas calles y avenidas en

forma diaria, definiendo de esta manera que la elaboración y posterior aprobación por el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija es la solución al problema expuesto.

- Resultado del Levantamiento de información

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

- ✓ La primera presenta los resultados del cuestionario aplicado a los peatones del centro de la ciudad de Cobija.
- ✓ La segunda muestra los datos de las entrevistas estructuradas realizadas a los funcionarios del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija entendidos en la materia.

Cuestionario de Encuesta aplicados a los peatones

Se encuestó 50 peatones los cuales estaban transitando por las calles del centro de la ciudad de Cobija de los cuales se tienen los siguientes datos:

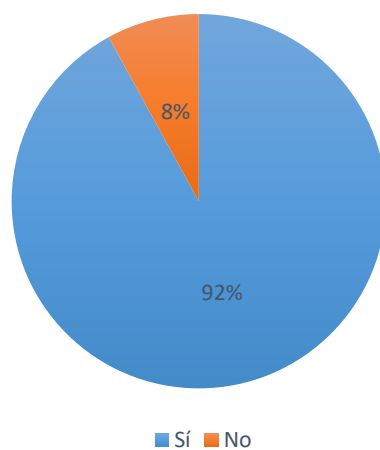


Figura 9. ¿Determine las obligaciones, responsabilidades y derechos de los vecinos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija?

Fuente: Propia

De acuerdo a las respuestas proporcionadas por los peatones encuestados el 92% está de acuerdo de contar con una Ley de calzada y aceras que determine las

obligaciones, responsabilidades y derechos de los vecinos y del Municipio de Cobija y el 8% de los entrevistados respondieron negativamente.

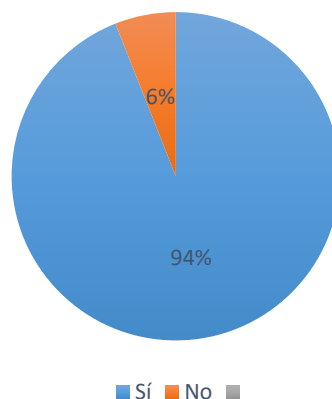


Figura 10. ¿Usted sabe cuáles son sus derechos, responsabilidades y obligaciones como vecinos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto al cuidado y uso de las calzadas y aceras?

Fuente: Propia

De las personas encuestadas el 94% contestó que si conocen sus derechos, responsabilidades y obligaciones como vecinos y del Municipio de Cobija respecto al cuidado y uso de las calzadas y aceras y el 6% contestó en forma negativa. Se observa que si las personas saben cuáles son su obligación porque no las cumplen y tienen ocupadas sus aceras y en muchos casos en mal estado, lo que impide que el peatón transite en forma segura y sin correr riesgos hasta de tener un accidente por ocupar la calzada.

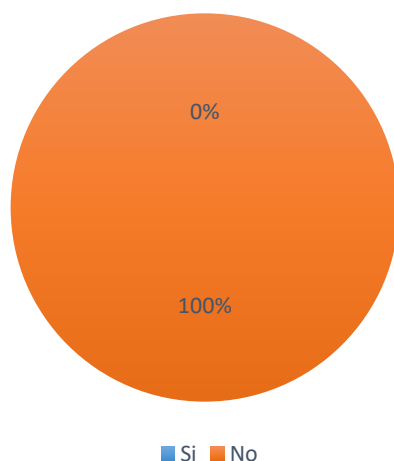


Figura 11. ¿Usted tiene conocimiento de los derechos constitucionales que resguarda una ley de calzada y aceras?

Fuente: Propia

Las cincuenta personas encuestadas, el 100%, contestaron no tener conocimiento de los derechos constitucional que resguarda una ley de calzada y aceras, se debe detener en cuenta y poner en conocimiento a las autoridades municipales y del Tribunal Constitucional para informar sobre el derecho a la vida e integridad física, el cual es el primer derecho resguardado por la Constitución Política del Estado.

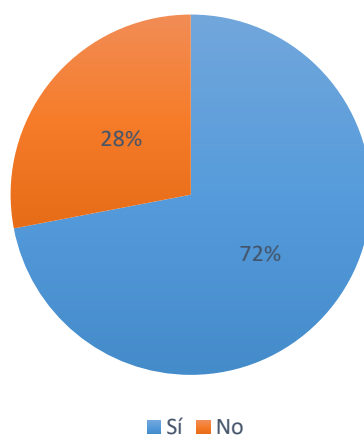


Figura 12. ¿Usted mantiene limpia y en buen estado su acera?

Fuente: Propia

El 72 % de las personas que fueron encuestadas respondieron mantener su acera limpia y en buen estado y el 28% acepto el no hacer limpieza y mantenimiento de su acera. De acuerdo al relevamiento de información por observación se ha podido verificar que un 80% de las aceras de la ciudad de Cobija se encuentran en mal estado e inhabilitadas para el uso del peatón, esto demuestra que el ciudadano evade su responsabilidad y no reconoce que es también causante del problema.

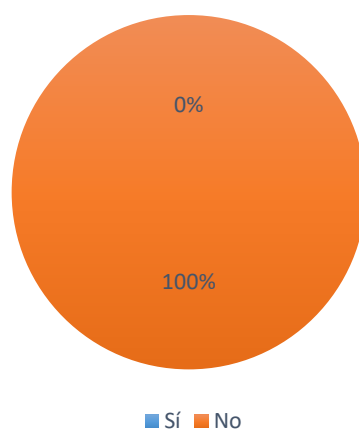


Figura 13. ¿El Gobierno Autónomo Municipal de Cobija mantiene en buen estado las calzadas de su barrio?

Fuente: Propia

El 100% de las personas encuestadas respondieron en forma negativa respecto a que el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija mantiene en buen estado las calzadas de su barrio, en pocas palabras existe incumplimiento de las obligaciones de las autoridades del municipio respecto al mantenimiento del sistema vial interno de la ciudad de Cobija, la cual aglutina la mayor cantidad poblacional del municipio.

Guía de Entrevista aplicadas a los funcionarios del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija

De acuerdo a las respuestas vertidas por los funcionarios encargados de las vías del Municipio de Cobija tenemos el siguiente análisis:

- 1.** Respecto que el Municipio de Cobija cuente con una ley de calzada y aceras que determine las obligaciones, responsabilidades y derechos de los vecinos y del Municipio de Cobija, ambos entrevistados expresaron estar de acuerdo y que una normativa que especifique en especial cual es el rol de cada uno de los actores, será de beneficio para la comunidad.
- 2.** En lo referido al conocimiento de los derechos constitucional que resguarda una ley de calzada y aceras, ambos funcionarios respondieron que el principal derecho que resguarda una ley en este sentido es la vida e integridad de cualquier peatón, que a falta de tener las aceras expeditas se ve en riesgo de sufrir accidentes y de la misma manera los conductores que están haciendo uso de la calzada.
- 3.** En lo que concierne a cuáles han sido los mayores problemas que ha tenido el Gobierno Autónomo Municipal respecto al cuidado de las aceras, es el desconocimiento que tienen los vecinos respecto a sus obligaciones y derechos, expresan que hay una confusión en lo que se refiere al estado de pertenencia, expresando que no hay un compromiso ciudadano para que las aceras estén expeditas y también de cierta inercia por parte del Municipio en razón al control y cumplimiento de las obras de mantenimiento de aceras y calzadas.
- 4.** En referencia a que una Ley de calzadas y aceras ordenara de mejor manera los centros urbanos del Municipio de Cobija, la respuesta fue positiva, definiendo a la ley como un instrumento jurídico el cual pondrá orden y disipará dudas para poder contar con un sistema

vial el cual haga cumpla con los derechos y haga cumplir las obligaciones de todos los involucrados

2.6.1. Identificación del Problema

El Municipio de Cobija no cuenta con una ley la cual regule el uso y ocupación de las aceras y calzadas de su jurisdicción en la cual se definían los derechos y obligaciones que deben tener los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, para la protección de la vida de los peatones y conductores que las utilizan.

2.6.2. Análisis de consistencia

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

La consolidación de esta investigación beneficiará a la sociedad en su conjunto tomándose en cuenta que todos transitan por las calles y avenidas de la ciudad de Cobija y las otras poblaciones del Municipio de Cobija.

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

Por tanto, si el Estado persigue el bien común y actúa mediante el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, en el caso específico del proyecto de grado, sería irracional que sus actos respondieran a intereses particulares porque el Estado es una sociedad política que debe

velar por la mayoría, por lo cual es una urgencia el que esta entidad autónoma municipal cuente con una ley específica que regule la ocupación de las aceras y calzadas en su jurisdicción, definiendo en ella los deberes y obligaciones de los ciudadanos y del municipio respecto al tema planteado.

2.6.3. Identificación de soluciones

Elaborar la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija.

CAPITULO III

PROPUESTA

3.1. Señalamiento al problema a intervenir

Necesidad de contar con una ley que regule la ocupación y el uso de las aceras y calzadas en el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.2. Propuesta

Se ha confirmado la necesidad de crear una ley rígida que regule la ocupación de aceras para dejar expedita las calzadas, porque muchos de los peatones han sufrido diferentes accidentes a causa de: los puestos instalados en las aceras, los objetos como vitrinas, bultos, letreros y otros, los vehículos y motos estacionadas, materiales de construcción, escombros y chatarra que son dejados en las aceras y otros. Por lo cual como solución al problema se elaboró la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.3. Objetivo de la propuesta

Creación de una ley que regule la ocupación y uso de las aceras y calzadas en el Municipio de Cobija, para el libre tránsito de los peatones.

3.3.1. Fin de la Propuesta

Contar con una Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, la cual permita resguardar la vida e integridad física de los peatones.

3.3.2. Objetivos Específicos

- Indicar circunstancias u obstáculos que provocan accidentes a los peatones.
- Señalar cuál es la población más afectada por la ocupación de aceras.
- Redactar una ley que regule la ocupación y uso de aceras y calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.3.3. Metas

Disminuir el riesgo de accidentes de los peatones en la ciudad de Cobija, contando con una ley de regulación de uso y ocupación aceras y calzadas.

3.3.4. Indicadores

Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.4. Tamaño de la Propuesta

Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, aprobada e impresa para su respectiva aplicación.

3.4.1. Variables determinantes de la propuesta

Variable independiente

La ocupación y uso de aceras por personas particulares.

Variable dependiente

Ha creado riesgos para los peatones y conductores.

3.4.2. Tamaño de la Población

Todos los pobladores del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, serán beneficiados con la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija para proteger su integridad física y reducir los accidentes en vía pública.

3.4.3. Las condiciones internas y externas que está sujeta la propuesta

Las condiciones internas: La aprobación, sanción y promulgación de la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, tiene una dependencia directa de la voluntad del Concejo Municipal y el Ejecutivo del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

Las condiciones externas: El cumplimiento a la normativa tiene una estrecha relación con los vecinos y peatones los cuales transitan por las aceras y calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

3.4.4. Localización

Municipio de Cobija, perteneciente a la provincia Nicolás Suárez del Departamento de Pando.

3.5. Ingeniería de la Propuesta

Elaboración de la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, cumpliendo la estructura académica determinada por el Reglamento de Modalidad de Graduación de Proyecto de Grado del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas, de la Universidad Amazónica de Pando.

3.5.1. Idea del Proyecto

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

3.5.2. Marco Lógico

El marco lógico, también conocido como metodología de marco lógico (MML) es una herramienta de gestión de proyectos usada en el diseño, planificación, ejecución y evaluación de proyectos.

Fue desarrollada en 1969 por la USAID (Agencia de los Estados Unidos para el desarrollo internacional) como respuesta a análisis de resultados de proyectos anteriores, donde se concluyó que había deficiencias y que era necesario crear una herramienta para mejorar los resultados de futuros proyectos. (Betancour, 2017)

Para llegar a la matriz del marco lógico desarrollaremos la técnica de investigación árbol del problema con la cual podremos determinar las causas del problema y cuáles son sus efectos.

- Árbol del Problema

Las aceras y calzadas de la ciudad de Cobija, se encuentran mal ocupadas por asentamiento de vendedores, comerciantes y la falta de limpieza por parte de los dueños de los inmuebles de la ciudad, lo cual pone en riesgo la seguridad física de los peatones y al mismo tiempo de los conductores los cuales ven invadidas las calzadas de uso estricto para las moviidades. Puede que mucho de lo que se mencionó antes sea causado por un problema raíz o lo que parece ser un problema en realidad sea consecuencia de otra causa más grande.

Para tener claridad de la situación problemática, se usó el árbol de problemas. Con esta herramienta, se consiguió representar la situación problemática ubicando sus causas en las raíces, el conflicto central en el tronco y los efectos en las hojas. Trasladando la situación al árbol, el resultado es el que sigue:

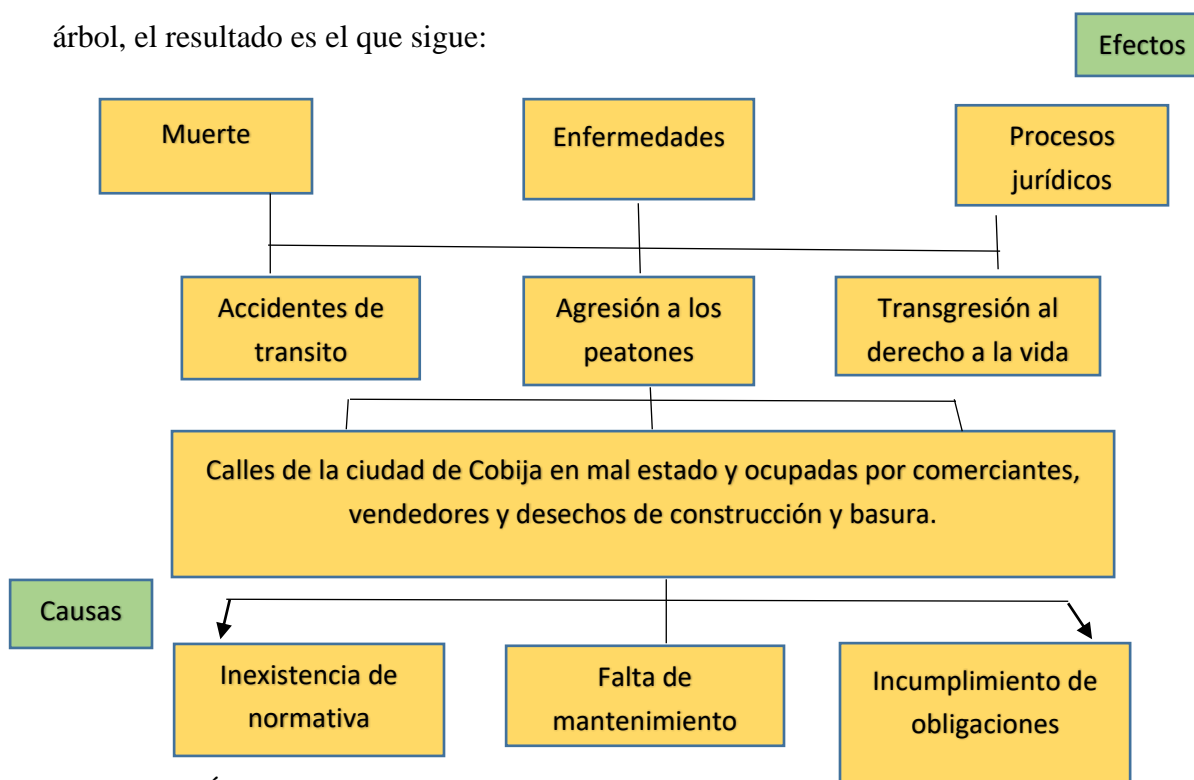


Figura 14. Árbol del Problema

- Matriz del Marco Lógico

El resumen narrativo no es más que la ordenación de los niveles de la estructura analítica de proyecto sobre la matriz de marco lógico. Dicho de otra forma, cada nivel de la estructura es una fila de la matriz de marco lógico, estructurado por el fin, propósito, componentes y actividades son las filas de la matriz de marco lógico. (Betancour, 2017)

- El fin es un impacto a mediano o largo plazo. Representa la contribución que se alcanza al tener el proyecto culminado. Puede estar compuesto por uno o más elementos.
- El propósito es el objetivo central del proyecto y solo debe existir uno. El proyecto se ve culminado una vez que el propósito se consigue, y se consigue cuando tengamos los componentes finalizados.
- Los componentes o productos son los entregables (bienes, servicios, productos tangibles) del proyecto. Son el resultado de tener las actividades realizadas.
- Las actividades son el “hacer” necesario para entregar los componentes del proyecto.

El proyecto de grado desarrollo La matriz del Marco Lógico, el cual permitió contar con la identificación del árbol del problema, teniendo un esquema claro para poder desarrollar de esta manera el cronograma de actividades y el presupuesto para la elaboración del informe final. El resultado de la narración de los objetivos despliega las actividades que se desarrollaron para llegar a cumplir el objetivo general, que es la redacción de la Ley de Uso y Ocupación de las Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija. (Ver Tabla 1)

Tabla 1
Marco Lógico

Objetivos	Identificadores	Fuentes de Verificación	Supuestos
Fin Contar con una Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija, la cual permita resguardar la vida e integridad física de los peatones.	Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija, aprobada y en plena aplicación.	Ley publicada en la gaceta oficial del Municipio de Cobija	El municipio de Cobija se encuentra libre de accidente de los peatones por tener ocupadas las aceras.
Propósito Disminuir el riesgo de accidentes de los peatones en la ciudad de Cobija, contando con una ley de regulación de uso y ocupación aceras y calzadas.	Aplicación de la Ley de Uso y Ocupación de Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija.	Reportes de tránsito con disminución de accidentes por ocupación de calzadas por parte de peatones.	Los peatones del Municipio en la ciudad de Cobija tienen calles expeditas y seguras para su tránsito fluido.
Componentes Marco Teórico Marco Histórico Marco Conceptual Marco Contextual Marco Legal del Proyecto de Grado.	Desarrollo de los conceptos y análisis de las teorías respecto a la ocupación indebida de las aceras y calzadas para la elaboración de la Ley de Ocupación y Uso de las Aceras y	Marco Referencial del Proyecto de Grado.	El Municipio de Cobija cuenta con una Ley que permite proteger la integridad física de los peatones que transitan las calles del

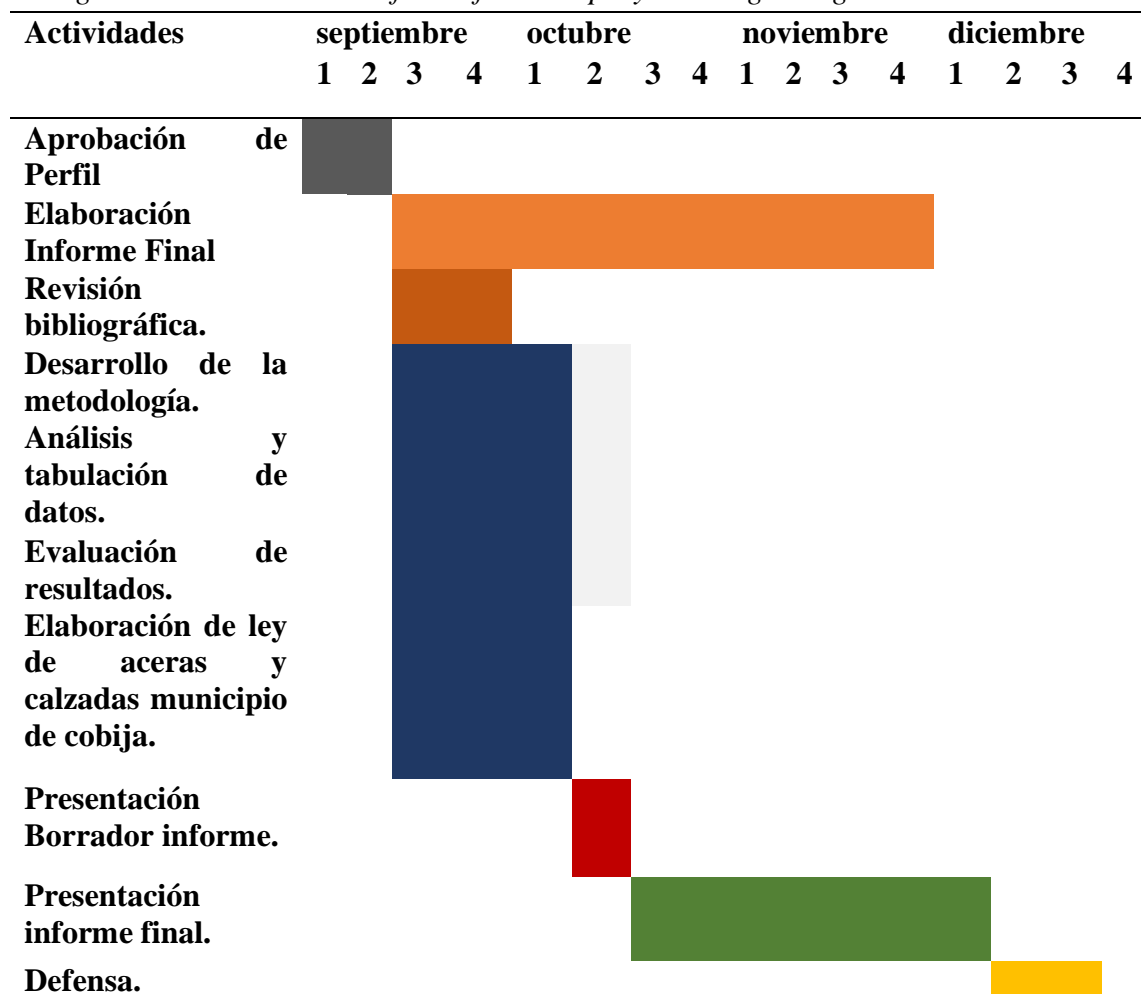
	Calzadas del Municipio de Cobija.		Municipio de Cobija.
Actividades	-Análisis Documental	-Desarrollo del Marco Referencial	El proyecto de grado cuenta con un marco referencial que fue desarrollado de acuerdo a criterios científicos y académicos de acuerdo al reglamento del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas.
- Aplicación de Técnicas de Investigación	-Entrevista - Encuesta -Observación	-Diagnóstico Analítico del Proyecto de Grado.	

Fuente: Propia

El marco lógico se interpretó sobre la base de aquellos criterios que, partiendo del sentido propio de sus palabras en relación con el contexto y los antecedentes históricos y legislativos, tengan en cuenta principalmente su espíritu y finalidad, así como la realidad social del momento en que tengan que ser aplicados.

3.5.3. Ejecución

El cronograma de actividades determina las fases de elaboración y aprobación del presente proyecto de grado. (Ver Tabla 2)

Tabla 2*Cronograma de elaboración informe final del proyecto de grado gestión 2020**Elaboración: Propia*

3.5.4. Evaluación

El proyecto fue evaluado por la Dirección del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas, la Unidad de Modalidad de Graduación, el Tutor Académico, el Docente de Modalidad de Proyecto de Grado y el Tribunal asignado.

3.5.5. Presupuesto

El presupuesto se determina de acuerdo al gasto de elaboración del informe final del proyecto de grado. (Ver Tabla 3)

Tabla 3
Presupuesto

Nº	ITEMS	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNIT.	TOTAL Bs.
Gastos					
1	Empastados	Unidad	9	80	720
2	Fotocopias	Páginas	150	0,25	37.5
3	Anillado	Unidad	8	10	80
4	Lapiceros	Caja	1	50	50
5	Resaltadores	Unidad	2	5	10
6	Gasolina	Unidad	200	3.75	750
7	Impresiones	Unidad	2000	1	2.000
TOTAL					3.647.50

Elaboración: Propia

3.5.5.1. Financiamiento de la Propuesta

El financiamiento de los gastos expresados en bolivianos será cubierto por la postulante, en su totalidad

3.5.5.2. Entidad promotora

El Área de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Amazónica de Pando.

3.5.5.3. Entidad Ejecutora

Carrera de Derecho a través de modalidad de graduación de proyecto de grado

3.5.3.4. Entidad Operadora

Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.

CAPITULO IV

LOS RESULTADOS Y ALCANCES

4.1. Resultados

El resultado principal del proyecto de grado fue la redacción de la Ley de Ocupación y Uso de la Aceras y Calzadas del Municipio de Cobija. Se ha revisado y analizado todas las normas inherentes al tema de investigación, comenzando por la Constitución Política del Estado de donde se rescata el postulado derecho a la vida e integridad física, es decir, que los peatones al ser personas individuales son protegidas por el Estado y en el caso de las mujeres embarazadas el concebido es sujeto de derecho, aunque no es persona también goza de la protección del Estado porque existen leyes a su favor. Por lo tanto, el Estado tiene la obligación de velar por el bienestar de las personas (peatones) y recurrir al conjunto de normas jurídicas vigentes en el país para cumplir con ello. Es más, debe sancionar toda omisión entendida ésta como el incumplimiento de un deber que provoque sufrimiento, dolor y ponga en riesgo la vida de una persona.

A su vez, el Código de Tránsito proporciona las normas de circulación para los peatones especificando claramente que las aceras son de uso exclusivo para los peatones y que nadie podrá interrumpir su libre circulación. La Ley 482 de Gobiernos Municipales ha permitido al municipio elaborar aprobar y aplicar su propia normativa siempre que ellas estén enmarcadas en la Constitución Política del Estado, pudiendo contar con una normativa la cual regule el problema expuesto, dando una solución jurídica.

4.2. Alcance

La Ley de Ocupación y Uso de la Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija tiene alcance solo para la jurisdicción territorial del Municipio de Cobija.

LEY N°.....

De de..... 2022

**ANA LUCIA REIS MELENA
ALCALDE DEL MUNICIPIO DE COBIJA**

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

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

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

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

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

Qué, el Art. 16 de la Ley 482 de Gobiernos Municipalidades señala que, señala que el Concejo Municipal tiene las atribuciones, en el ámbito de sus facultades y competencias, dictar Leyes Municipales y Resoluciones, interpretarlas, derogarlas, abrogarlas y modificarlas.

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

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

Por cuanto, el Concejo Municipal de Cobija ha sancionado la siguiente Ley:

EI HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE COBIJA:

D E C R E T A:

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

ARTÍCULO SEGUNDO. - (ÁMBITO DE APLICACIÓN) La presente ley es aplicable en todo el territorio del Municipio de Cobija y su cumplimiento es obligatorio para todas las

personas naturales y jurídicas que ocupan las aceras de las diferentes calles e impiden el libre tránsito de los peatones.

ARTÍCULO TERCERO. - (OBLIGACIONES DE LOS DUEÑOS DEL BIEN INMUEBLE RESPECTO A LA ACERA). Es obligación de los dueños del bien inmuebles conservar y mantener limpia y expedita la acera. El propietario del bien inmueble ejercerá sus derechos y cumplirá sus obligaciones.

ARTÍCULO CUARTO. – (OBLIGACIONES DEL GOBIERNO MUNICIPAL). Es obligación del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, la construcción y mantenimiento de calzadas y en el caso de las aceras y cordones de aceras es de su obligación la construcción y su respectivo mantenimiento. El Gobierno municipal ejercerá su autoridad para mantener expeditas las calzadas y aceras en favor del bien de la comunidad.

ARTÍCULO QUINTO. - (DEL ANCHO DE LAS ACERAS Y CALZADAS) Las aceras deben de tener un ancho de 2 metros como mínimo por lado hasta 4 metros, la calzada debe contar con un mínimo de 5 metros en calles de una vía y 13 metros en calles de 2 vías.

ARTÍCULO SEXTO. - (DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS DE CIRCULACIÓN PEATONAL)

I. (Características generales). Las vías de circulación peatonales horizontales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1,20 m. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos (2) sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1,80 m.

II. (Áreas de descanso). Con una separación máxima de 100 m, se dispondrá de un ensanche de 80 cm con respecto al ancho de la vía de circulación por 1,60 m de longitud en la dirección de la misma, que funcionen como áreas de descanso.

Deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde su piso terminado hasta un plano paralelo a él ubicado a 2,20 m de altura. Dentro de ese espacio no se podrán disponer elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, mobiliario urbano, árboles, etc.).

No se permitirá la construcción de salientes superiores a 20 cm tales como escaparates, balcones, marquesinas, etc., para evitar daños a las personas. Asimismo, en las instalaciones de quioscos, toldos y demás similares que ocupen las aceras, deben tomarse las medidas necesarias para que las personas con discapacidad visual y física puedan detectarlas o evitarlas y puedan circular adecuadamente.

III. (Señalización de obstáculos). El indicio de la presencia de objetos que se encuentren en las condiciones establecidas en a), b) ó c), se hará de manera que pueda ser detectado por personas que requieran el uso de bastón largo, utilizando asimismo colores contrastantes y debe tener un elemento detectable con textura diferente, que cubra toda la zona de influencia del objeto desde el nivel de piso terminado a) Por debajo de 2,20 m de altura b) Por arriba de 10 cm de altura, y c) Separado más de 15 cm de un plano lateral.

IV. (Pendiente longitudinal). Deben cumplir con una pendiente longitudinal máxima de un 2 %. Para los casos en que se supere dicha pendiente máxima, se debe tener en cuenta lo indicado en la norma NB 1220005.

V. (Pendiente transversal). El diseño de las vías de circulación peatonales horizontales, debe cumplir con una pendiente transversal máxima del 2 %.

La diferencia de nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada, no debe superar los 18 cm de altura y no ser inferior a 3 cm. Cuando se superen los 18 cm de altura, se debe disponer bordillos de acuerdo a la norma NB 1220003.

Las vías de circulación peatonales horizontales, deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular y en casos de superposición vehicular-peatonal, por medio de señalización adecuada.

Los pavimentos de las vías de circulación peatonal, deben ser firmes, antideslizantes y sin accidentes.

Se debe evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenimiento y la retención de líquidos.

En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registro, etc., deben estar rasantes con el nivel del pavimento, con aberturas de dimensión máxima de 15 mm y cumplir con las características indicadas en.

Donde exista desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda para el cruce de la calzada, el mismo se salvará mediante pasos, de acuerdo a la norma NB 1220005.

Para advertir a las personas con discapacidad visual sobre cualquier obstáculo, desnivel o peligros en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos, accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura en el pavimento, de un ancho mínimo de 60 cm, colores contrastantes y buena iluminación.

ARTÍCULO SEPTIMO. - (DE LAS ACERAS ANGOSTAS) El Gobierno Municipal de Cobija, en ningún caso concederán permiso a ninguna persona natural o jurídica para ocupar aceras que tengan un ancho menor de 2 metros.

ARTÍCULO OCTAVO. - (LIBRE CIRCULACIÓN) Ninguna persona natural o jurídica puede impedir el libre tránsito de los peatones por las aceras, salvo que sea por motivos de mantenimiento o de necesidad pública, previa autorización de la autoridad municipal.

ARTÍCULO NOVENO. - (REUBICACIÓN DE COMERCIANTES) En cumplimiento al principio de interés general, los comerciantes deberán ser reubicados en mercados u otras instalaciones donde no perjudiquen el libre tránsito de los peatones por las aceras, a excepción de aquellos que cuenten con el respectivo permiso de ocupación determinados en la Ley 06/2015 de Regulación de Espacios Públicos del Municipio de Cobija.

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

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

Diferentes talleres Bs. 3.000

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

Vehículos y motos estacionadas Bs. 1.500

Material de construcción y escombros Bs. 1.500

Aceras deterioradas Bs. 1.500

Depósitos de basura Bs. 1.500

Aceras deterioradas Bs. 1.500

Depósitos de basura y chatarra Bs. 1.500

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

ARTÍCULO DECIMO PRIMERA. - (INSTITUCIÓN SANCIONADORA) El Gobierno Autónomo Municipal de Cobija será la institución encargada de hacer cumplir esta Ley para el bien común de sus habitantes.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. - (OBLIGACIONES DE LOS PEATONES) El peatón está en la obligación de utilizar las aceras, conservando su derecha y de ningún modo hará uso de la calzada, solo en caso de pasos de acceso para cruzar de una acera a otra. Solamente, los peatones circularán por la calzada, uno detrás de otro, cuando no haya aceras o éstas sean demasiado angostas.

En el caso de que un peatón que este transitando por una calzada habiendo una acera expedita se vea afectado por parte de un conductor la culpa será del peatón y no así del conductor.

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

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

Pase al Órgano Ejecutivo, para su promulgación.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Honorable Concejo Municipal de Cobija, a los días del mes de de dos mil.....

Presidente Honorable Concejo Municipal de Cobija

Fdo.

Vicepresidente Honorable Concejo Municipal de Cobija

Fdo.

Por tanto, la presente para que se tenga y cumpla como Ley del Municipio de Cobija.

Palacio Edil de la ciudad de Cobija a los días del mes de de dos mil veintidós años.

Ana Lucia Reis Melena

ALCALDE DEL MUNICIPIO DE COBIJA

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

De acuerdo a los objetivos específicos se tienen las siguientes conclusiones:

Objetivo específico 1:

Se revisó las normas existentes que tratan sobre la ocupación de aceras y calzadas, para la determinación de los derechos y deberes del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija y los vecinos del mismo, teniendo como base legal del presente proyecto de grado, la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, la cual en su artículo 9 expresa que los fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley, en especial, es de garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas. Así mismo, el artículo 2 del Código de Transito, trata sobre las vías terrestres y se determina claramente la inclusión, en este denominativo, de avenidas, calles, pasajes, autopistas, etc. A su vez el artículo 4 clasifica las vías públicas en urbanas y rurales, donde debe rescatarse las primeras por agrupar a las calles, avenidas, pasajes y paseos.

La Ley 06/2015 de Regularización de Espacios Públicos del Municipio de Cobija, tiene como finalidad el de normar su ocupación temporal para actividades feriales, culturales, religiosas, políticas u otras, que en cierta forma dificulten la transitabilidad de los peatones, normativa la cual es clara en su reglamentación ya que en ella se determina la patente que se debe de pagar al municipio por prestarse a personas naturales o jurídicas, estos espacios públicos. Normativa la cual no ha contemplado en ninguno de sus artículos los problemas cotidianos con los que se enfrenta la población en razón a su seguridad en relación a la ocupación y limpieza de las calzadas por parte del municipio y aceras por parte de los dueños de cada

inmueble, dando lugar a continuar con el problema ocasionando al no tener una norma específica la cual determine cuáles son los derechos y obligaciones que tiene tanto el propietario que presta el espacio de una acera, como del municipio a su responsabilidad y derechos en razón a las calzadas y aceras.

Objetivo específico 2:

A través de la normativa expuesta y el presente proyecto de grado se establece los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto a las aceras y calzadas del municipio. Determinando que es obligación de los dueños del bien inmuebles conservar y mantener limpia y expedita la acera. Así mismo es obligación del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, la construcción y mantenimiento de calzadas y en el caso de las aceras y cordones de aceras es de su obligación la construcción y su respectivo mantenimiento y que el Gobierno municipal ejercerá su autoridad para mantener expeditas las calzadas y aceras en favor del bien de la comunidad. En este sentido en concordancia con la Ley 06/2015 de Regulación de Espacios Públicos del Municipio de Cobija, a través del presente Proyecto de Grado se ha elaborado la propuesta del **“PROYECTO DE LEY DE OCUPACIÓN Y USO DE ACERAS Y CALZADAS DEL MUNICIPIO DE COBIJA”** el cual se estructura en 15 Artículos, propuesta de normativa la cual complementara a la existente y solucionara los problemas existentes, en especial en la determinación de los derechos y obligaciones que deben de tener para la limpieza y cuidado de las aceras por parte de los dueños de bienes inmuebles y de la misma manera las obligaciones que el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija tiene para la construcción y mantenimiento de las aceras y calzadas.

Objetivo específico 3:

Se desarrolló un diagnóstico de la situación de las calzadas y aceras de las zonas principales de la ciudad de Cobija aplicando la técnica de investigación de la observación, teniendo como resultado que tanto los vecinos como el municipio de Cobija no cumplen con las obligaciones básicas para el mantenimiento de este bien de uso público. Se pudo observar que por falta de limpieza por parte de los dueños de los bienes inmuebles se está deteriorando las aceras puesto que se deja materiales de construcción y basura en ellas, que con el tiempo se transforman en basurales los cuales ocupan el espacio por donde deben de transitar los peatones viéndose obligados a caminar por las calzadas, lo que pone en peligro su seguridad física, por parte de las autoridades del municipio de Cobija no se aplica sanciones para los infractores y esto se debe a no contar con una norma específica para ello. A pesar de contar con la Ley 06/2015 de Regulación de Espacios Públicos del Municipio de Cobija, la normativa existente como se expresa anteriormente no ha contemplado las obligaciones y derechos que tiene el vecino propietario de un bien inmueble en razón a la limpieza y de este espacio público, por lo cual la normativa en calidad de Proyecto de Ley para la ocupación y uso de aceras y calzadas del municipio de Cobija, se convierte en una normativa de complementación a la ya existente, favoreciendo a toda la población.

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

Para ello, el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija debe activar todos sus mecanismos con la finalidad de proteger la vida e integridad física de sus habitantes en especial de la población más vulnerable como son niños, personas con discapacidades, personas de la

tercera edad, quienes son los directos afectados con esta problemática y día a día arriesgan sus vidas utilizando las calzadas.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda dar a conocer estos resultados a los representantes de las Juntas Vecinales, para que tengan conocimiento de la postura de los peatones frente a la ocupación de aceras y cumplan con el control social, así mismo es bueno que se informe que la propuesta viene a fortalecer la normativa existente como es la Ley 06/2015 de Regulación de Espacios Públicos del Municipio de Cobija.
- Se recomienda a las autoridades Municipales aprobar, promulgar y aplicar la Ley de Ocupación y Uso de Aceras y Calzadas del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija, para proteger la vida de los peatones.

BIBLIOGRAFÍA

- Arias, F. (2006). *El Proyecto de Investigación* (6.ta ed.). Caracas , Venezuela: Episteme.
Recuperado el 10 de noviembre de 2019, de <https://evidencia.com/wp-content/uploads/2014/12/EL-PROYECTO-DE-INVESTIGACION-6ta-Ed.-FIDIAS-G.-ARIAS.pdf>
- ARQHYS. (2012). *Sistema vial urbano*. ARQHYS.com. Obtenido de <https://www.arqhys.com/construccion/sistema-vial-urbano.html>
- Betancour, D. (2017). *Marco Lógico*. Bogota: Ingenio y Empresa. Recuperado el 15 de enero de 2020, de <https://ingenioempresa.com/metodologia-marco-logico/>
- Catillo, L. (2004). *Análisis documental*. Bibliotecomanía. Obtenido de <https://www.uv.es/macast5.pdf>
- Código de Tránsito. (1973). La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Constitución Política del Estado. (2009). *Texto Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Del Carpio, V. (2013). *Normas Basicas 1220007*. La Paz: IBNORCA.
- EDUCA. (2012). *Historia Puerto “Bahia” o Cobija*. Obtenido de <https://www.educa.com.bo/geografia-municipios/puerto-bahia-o-cobija-cobija-la-perla-del-acre>
- GADP, P. O. (19 de marzo de 2019). *www.pando.gob.bo*. Recuperado el 30 de octubre de 2019, de <http://www.pando.gob.bo/municipio-de-cobija-y-gobernacion-de-pando-firman-convenio-para-la-construccion-de-puentes-cajon-mejoramiento-de-calles-y-avenidas-de-la-capital-andina/>
- Hernandez R. Fernandez C. y Bautista P. (2005). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc. Craw Hill.
- Jansen, H. (2012). *La lógica de la investigación por encuesta cualitativa*. Paradigma. Recuperado el 4 de noviembre de 2019, de <https://dialnet.unirioja.es › descarga › articulo>
- Ley 031 . (2010). *de Autonomía y Descentralización Andrés Ibáñez*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.

- Ley 06. (2015). *Regularización de Espacios Públicos del Municipio de Cobija*. Cobija, Bolivia: Gaceta Oficial del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija.
- Ley 165. (2012). *Ley de Transporte*. LaPaz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Ley 3988 . (2008). *Código de Transito*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Ley 482. (2014). *Ley de Gobiernos Autónomos Municipales*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Ley 58. (2019). *Construcción y mantenimiento de aceras y calzadas*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- Ley Autonómica 001. (2008). *Reglamento del uso y mantenimiento de aceras y calzadas*. Tarija, Bolivia: Gaceta Oficial del Gobierno Autónomo Municipal de Tarija.
- López, R. (2011). *La entrevista cualitativa como técnica*. Mexico: Universidad Autónoma de Nuevo León. Recuperado el 4 de noviembre de 2019, de <https://trabajosocialmazatlan.com/multimedia/files/InvestigacionPosgrado/Entrevista.pdf>
- N.B. 1220003. (2013). *Norma Básica de accesibilidad de las personas con discapacidad al medio físico - Edificios y espacios urbanos - Equipamientos - Rodapiés, pasamanos, barandas*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial.
- NB 1220007. (2013). *Norma base que regula las calzadas y aceras para su construcción y uso*. La Paz, Bolivia: Ministerio de Obras públicas servicios y vivienda de Bolivia.
- NB. 1220005. (2013). *Norma Básica para construcción de calzadas para personas discapacitadas*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- OMS. (2013). *Más de 270 000 peatones mueren en las carreteras cada año*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news/item/02-05-2013-more-than-270-000-pedestrians-killed-on-roads-each-year>
- Ossorio, M. (1997). *Diccionario Juridico*. Buenos Aires, Argentina: Eliesta.
- Pacheco, J. (2019). *Método Analítico (Reglas, Características, Etapas)*. Recuperado el 9 de noviembre de 2019, de <https://www.webyempresas.com/author/josefina/>
- Pérez, J. (2016). *Definición de calzada*. (W. Press, Ed.) Recuperado el 30 de octubre de 2019, de <https://definicion.de/calzada/>
- Plan de Ordemaniento Urbano Municipio Cobija. (2002). Cobija, Bolivia: GAMC.

- PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO DE COBIJA. (2002). *Diagnostico integral urbana*. La Paz: IATSA.
- Raffino, M. (2018). *Metodo Deductivo*. Buenos Aires: Conceptos. Recuperado el 4 de noviembre de 2019, de <https://concepto.de/metodo-deductivo-2/>.
- Rama, F. (2013). *Historia de los pavimentos*. España: CIEMBRA. Recuperado el 30 de enero de 2020, de http://www.franciscorama.com/docs/conservacion_historia.pdf
- Taylor y Bodgan. (2000). *Introducción a los metodos de investigación cualitativos*. Paidós. Recuperado el 4 de noviembre de 2019, de <https://asodea.files.wordpress.com/2009/09/taylor-s-j-bogdan-r-metodologia-cualitativa.pdf>
- Wintker y Larios. (1997). *Metodología juridica*. Mexico: Mc. Graw Hill.
- Wiskott, A. (2015). *Manual de DISEÑO de calles*. La Paz: Cooperación Suiza en Bolivia.

ANEXOS

ANEXO I

Instrumentos de Investigación

Entrevista

Entrevistado:

Cargo:

Entrevistador:

1. ¿Usted estaría de acuerdo de contar con una Ley de calzada y aceras que determine las obligaciones, responsabilidades y derechos de los vecinos y del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija?

R.....
.....

2. ¿Usted tiene conocimiento de los derechos constitucional que resguarda una ley de calzada y aceras?

R.....
.....

3. ¿Cuáles han sido los mayores problemas que ha tenido el Gobierno Autónomo Municipal de Cobija respecto al cuidado de las aceras?

R.....
.....

4. ¿Usted cree que con la Ley de calzadas y aceras se podrá ordenar de mejor manera los centros urbanos del Gobierno Autónomo Municipal de Cobija?

R.....
.....

Firma y Sello

ANEXO II

**Portafolio de
evidencia fotográfica**



Figura 15. Entrevista Asesora de Ordenamiento Territorial y Catastro GAMC
Fuente Propia.



Figura 16. Entrevista Director de Ordenamiento Territorial y Catastro GAMC
Fuente Propia.

Aplicación de la encuesta a transeúntes y vecinos de la ciudad de Cobija



ANEXO III

Documentos de

Aprobación

Institucional