

# Proyecto de ley municipal de libre transitabilidad para sancionar a talleres automotrices que ocupan espacios públicos en Potosí

*Municipal bill for free transit to sanction auto repair shops occupying public spaces in potosí*

**Roger Ricardo Choque Bautista**

[roggerri@gmail.com](mailto:roggerri@gmail.com)

<https://orcid.org/0009-0000-7861-9549>

**Universidad Privada Santo Domino Savio. Potosí,  
Bolivia**

Artículo recibido 13 de enero de 2026/ Arbitrado 10 de febrero de 2026/ Aceptado 18 de marzo 2026/ Publicado 06 de abril de 2026

## RESUMEN

La ocupación de espacios públicos por talleres automotrices en ciudades latinoamericanas constituye un problema creciente que afecta la movilidad urbana, la seguridad vial y el derecho ciudadano al libre tránsito, demandando soluciones normativas específicas desde el ámbito municipal. Se propuso diseñar un proyecto de ley municipal de libre transitabilidad para sancionar a talleres y servicios integrales automotrices que ocupan indebidamente calles y avenidas en el área urbana del Municipio de Potosí, Bolivia. Se empleó un enfoque mixto con diseño descriptivo-propositivo, aplicando encuestas a 369 ciudadanos, entrevistas semiestructuradas a 15 funcionarios y expertos, revisión documental y observación directa, con análisis estadístico descriptivo. El 91% de los encuestados respaldó la ley propuesta; el 79% confirmó la ocupación habitual de vías públicas por talleres, generando contaminación (35%), dificultades de tránsito (34%) y riesgos de seguridad (18%), ante la insuficiencia normativa vigente. La implementación de una ley municipal específica constituye una medida necesaria y con amplio respaldo ciudadano para garantizar la libre transitabilidad, recuperar espacios públicos y mejorar la calidad de vida urbana.

**Palabras clave:** Derecho municipal; Espacio público; Libre circulación; Talleres de reparación; Transito.

## ABSTRACT

The occupation of public spaces by automotive workshops in Latin American cities constitutes a growing problem that affects urban mobility, road safety, and citizens' right to free movement, demanding specific regulatory solutions at the municipal level. The objective was to design a draft municipal law on unobstructed transit to sanction workshops and comprehensive automotive services that improperly occupy streets and avenues in the urban area of the Municipality of Potosí, Bolivia. A mixed-methods approach with a descriptive-propositional design was employed, applying surveys to 369 citizens, semi-structured interviews with 15 officials and experts, document review, and direct observation, with descriptive statistical analysis. 91% of respondents supported the proposed law; 79% confirmed the habitual occupation of public roads by workshops, generating pollution (35%), traffic difficulties (34%), and safety risks (18%), given the insufficiency of current regulations. The implementation of a specific municipal law constitutes a necessary measure with broad citizen support to guarantee unobstructed transit, recover public spaces, and improve urban quality of life.

**Keyword:** Free movement; Municipal law; Public space; Repair workshops; Traffic

## INTRODUCCIÓN

El espacio público, concebido como bien jurídico de titularidad colectiva, constituye el soporte físico indispensable para el ejercicio de derechos fundamentales y la manifestación de la vida ciudadana en democracia. Se ha sostenido que la calidad democrática de una ciudad se mide, precisamente, por la accesibilidad y el uso equitativo de sus espacios comunes, pues en ellos se materializa la alteridad, el encuentro y la construcción de identidades colectivas (López, 2012; Muñoz y Ortiz, 2023).

Sin embargo, en las ciudades latinoamericanas contemporáneas, estos ámbitos de todos enfrentan presiones privatizadoras sistemáticas, donde actividades económicas informales, particularmente talleres automotrices, transforman calles y aceras en extensiones operativas de establecimientos comerciales. Se destaca que el Estado tiene el deber ineludible de velar por la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común, principio que prevalece sobre el interés particular según el artículo 82 de la Constitución colombiana (Paz, 2011), lógica replicable en otros ordenamientos como el boliviano (Ley N° 482, 2014). No obstante, como se advierte, la distancia entre el discurso normativo y la realidad urbana evidencia una crisis de implementación (López, 2012).

De igual forma, el derecho a la libre circulación, reconocido en instrumentos internacionales y constituciones nacionales, enfrenta restricciones de hecho derivadas de estas ocupaciones. Se analiza cómo las infracciones de movilidad, cuando son sistemáticas y toleradas institucionalmente, configuran una afectación al derecho fundamental de tránsito (García, 2023) generando lo que podría calificarse como una privatización fáctica de lo público. En el contexto boliviano, la Ley de Gobiernos Autónomos Municipales clasifica calles, avenidas y aceras como bienes de dominio público destinados al uso irrestricto de la comunidad (Ley N° 482, 2014). Sin embargo, la realidad en Potosí evidencia que estos bienes son progresivamente acaparados por actividades mecánicas que externalizan sus costos operativos sobre la comunidad (Paz, 2011).

Por otra parte, la problemática adquiere dimensiones particulares en ciudades patrimoniales como Potosí, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (UNESCO, 2025). Su configuración colonial, con calles estrechas originalmente diseñadas para tránsito peatonal y de tracción animal, resulta especialmente vulnerable a la ocupación por talleres que requieren espacios de maniobra y almacenamiento. Esta vulnerabilidad estructural se combina con una débil institucionalidad en materia de ordenamiento territorial (Arroyo, 2020), fenómeno que se documenta como característico del desarrollo histórico de las ciudades en América del Sur.

Asimismo, resulta pertinente examinar experiencias comparadas que han abordado conflictos análogos mediante instrumentos normativos específicos. Los municipios bolivianos de Puerto Villarroel y Colcapirhua han desarrollado leyes autonómicas (Ley N° 0199, 2021) y municipales (Ley Municipal N° 142, 2017), que regulan el uso temporal de vías y espacios públicos, estableciendo criterios de zonificación y regímenes sancionatorios proporcionados. Estas experiencias demuestran que es posible compatibilizar el desarrollo económico local con la protección del espacio público mediante instrumentos adecuados.

En consecuencia, la investigación desarrollada sobre talleres automotrices en La Paz revela patrones de ocupación que se replican en Potosí: operación en condiciones de informalidad, carencia

de infraestructura adecuada y utilización de la vía pública como extensión de instalaciones privadas (Arroyo, 2020; Rojas y Marín, 2010). Este fenómeno, lejos de ser excepcional, responde a lógicas estructurales donde la ausencia de políticas municipales efectivas y la falta de alternativas de reubicación o regularización perpetúan prácticas que afectan el interés colectivo.

Cabe destacar que los impactos negativos de esta ocupación son multidimensionales y afectan desproporcionadamente a grupos vulnerables. Se identifican entre las principales consecuencias la obstrucción de aceras, que obliga a peatones, especialmente personas con discapacidad, adultos mayores y cuidadores de infantes, a transitar por calzadas vehiculares con el consiguiente riesgo de atropellamientos. Adicionalmente, como se documenta, la acumulación de vehículos en reparación, repuestos y residuos peligrosos en la vía pública genera contaminación ambiental y visual, deteriora la estética urbana y contradice los objetivos de desarrollo sostenible (Caamaño et al., 2018).

En este contexto, la legislación comparada ofrece enseñanzas valiosas sobre la necesidad de articular enfoques integrales que combinen regulación, participación ciudadana y educación. Se analiza cómo las calles en el sudeste asiático funcionan como espacios públicos multifuncionales donde convergen usos económicos, sociales y culturales (Oranratmanee y Sachakul, 2014), sugiriendo que la solución no radica en prohibiciones absolutas, sino en la ordenación democrática de usos compatibles.

Ahora bien, la aplicación del marco jurídico vigente en Potosí, particularmente la Ordenanza Municipal (Somarribas, 1998), ha resultado limitada y selectiva, circunscribiéndose principalmente al casco histórico mientras en áreas periféricas la ocupación por talleres se ha normalizado. Esta situación refleja lo que se denomina, en otro contexto, vandalismo legal: transformaciones profundas del espacio público realizadas con aprobación oficial o tolerancia institucional, que paradójicamente causan mayor daño que las intervenciones consideradas ilegales (Kessler, 2015).

En consecuencia, los talleres automotrices cumplen una función social innegable al proveer servicios accesibles a propietarios de vehículos, particularmente en sectores populares donde la antigüedad del parque automotor demanda mantenimiento frecuente y económico. Sin embargo, como se advierte, esta función no justifica la externalización de costos sobre la comunidad mediante la ocupación de bienes colectivos, generando tensiones entre el derecho al trabajo y el derecho ciudadano al espacio público (Jiménez y Álvarez, 2020; Rojas y Marín, 2010).

Es importante señalar que la movilidad urbana, entendida como derecho humano en construcción, implica no solo la libertad de desplazamiento, sino también condiciones de seguridad, accesibilidad y sostenibilidad. Se propone incorporar el derecho a la movilidad sostenible, segura e inclusiva en los textos constitucionales, reconociendo su carácter multidimensional y su vinculación con otros derechos fundamentales (Morales et al., 2023). En esta línea, se enfatiza la necesidad de estrategias preventivas en seguridad vial que consideren los factores causales de los accidentes (Málaga, 2010).

Por lo anterior, el presente estudio tiene como objetivo proponer un Proyecto de Ley Municipal de libre transitabilidad para sancionar a talleres y servicios integrales automotrices que ocupan calles y avenidas en el área urbana del Municipio de Potosí, Bolivia.

## METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló bajo un enfoque mixto, combinando metodologías cuantitativas y cualitativas para obtener una comprensión integral del fenómeno de ocupación de espacios públicos por talleres automotrices en el Municipio de Potosí, Bolivia, durante el período comprendido entre marzo y julio de 2024. El tipo de investigación fue descriptivo-propositivo, dado que se buscó caracterizar el estado actual de la problemática y, simultáneamente, formular una propuesta normativa fundamentada en evidencia empírica y análisis jurídico.

El diseño experimental correspondió a un estudio transversal no experimental, dado que la recolección de datos se realizó en un momento único sin manipulación de variables. Se estructuró en tres fases secuenciales: una fase diagnóstica orientada a la caracterización del problema mediante técnicas cuantitativas y cualitativas; una fase analítica destinada a la sistematización de fundamentos teóricos y jurídicos; y una fase propositiva consistente en la elaboración del proyecto de ley municipal.

La población objetivo estuvo constituida por 269.180 habitantes del Municipio de Potosí, según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística para el período 2012-2022. A partir de esta población, se determinó un tamaño muestral de 384 individuos mediante muestreo aleatorio simple, aplicando la fórmula para poblaciones finitas con nivel de confianza del 95% ( $z=1,96$ ), probabilidad de éxito y fracaso del 50% ( $p=q=0,50$ ) y margen de error del 5% ( $e=0,05$ ). El cálculo arrojó  $n=384$ , distribución que incluyó 369 ciudadanos del municipio y 15 informantes clave seleccionados intencionalmente.

Los criterios de inclusión para la encuesta ciudadana consideraron personas mayores de 18 años, residentes habituales del área urbana del Municipio de Potosí, que aceptaron voluntariamente participar en el estudio. Para las entrevistas, se seleccionó intencionalmente a un concejal municipal, cinco abogados del municipio, tres expertos en derecho municipal, tres funcionarios de tráfico y viabilidad, y tres funcionarios de tránsito, todos con experiencia mínima de dos años en sus cargos y vinculación directa con la problemática investigada. Se excluyó a personas con imposibilidad de comunicación efectiva o que no otorgaron consentimiento informado.

Como técnicas de investigación se emplearon la encuesta, la entrevista semiestructurada, la revisión documental y la observación directa no participante. La encuesta utilizó un cuestionario estructurado con diez preguntas cerradas aplicado a los 369 ciudadanos seleccionados. Las entrevistas siguieron guías diferenciadas según el perfil del entrevistado, explorando percepciones, experiencias y propuestas sobre la problemática. La revisión documental analizó normativa vigente, tesis académicas, artículos periodísticos y documentos audiovisuales relacionados. La observación se realizó mediante recorridos sistemáticos por zonas identificadas como críticas.

Para el procesamiento de datos cuantitativos se empleó estadística descriptiva, calculando frecuencias absolutas y relativas para cada variable, presentadas en tablas y figuras de barras mediante el software Microsoft Excel. Los datos cualitativos provenientes de entrevistas y revisión documental fueron sometidos a análisis de contenido temático, identificando categorías emergentes relacionadas con las dimensiones de posesión del lugar, instituciones involucradas, sanciones y normativa aplicable. La triangulación metodológica permitió contrastar resultados de diferentes fuentes para fortalecer la validez de las conclusiones.

El estudio se condujo conforme a principios éticos de investigación social, garantizando el anonimato de los participantes en la encuesta y la confidencialidad de las respuestas en entrevistas,

previa obtención de consentimiento informado verbal y escrito. Se aseguró que la participación fuera voluntaria y que los informantes pudieran retirarse en cualquier momento sin consecuencia alguna. La investigación no implicó riesgos para los participantes y buscó generar conocimiento útil para la comunidad, alineándose con los estándares éticos establecidos por la Universidad Privada Domingo Savio para trabajos de titulación.

## RESULTADOS

Los resultados de la encuesta aplicada a 369 ciudadanos del Municipio de Potosí revelan una percepción generalizada sobre la ocupación de espacios públicos por talleres automotrices. El 79% de los encuestados afirmó haber observado directamente esta práctica, lo que indica que no se trata de un fenómeno aislado sino de una realidad cotidiana en el tejido urbano potosino. Este alto porcentaje sugiere que la problemática ha alcanzado niveles de normalización social que dificultan su abordaje, pues la ciudadanía ha internalizado la presencia de talleres en vías públicas como parte del paisaje urbano habitual. La magnitud de esta percepción constituye un insumo fundamental para justificar la urgencia de intervención normativa, dado que refleja una afectación masiva al derecho colectivo al espacio público que demanda respuestas institucionales proporcionadas a su extensión.

**Tabla 1.** *Ocupación de calles y avenidas por talleres y servicios integrales automotrices*

Opción de respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	291	79
No	78	21
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** *Datos obtenidos de encuesta aplicada a 369 ciudadanos del Municipio de Potosí.*

En cuanto a la percepción sobre los efectos de esta ocupación en la movilidad urbana, el 75% de los participantes consideró que la presencia de talleres en calles y avenidas afecta negativamente el tránsito peatonal y vehicular. Esta valoración coincide con la literatura especializada que identifica la obstrucción de vías como principal externalidad negativa de actividades económicas desarrolladas en espacio público. La coincidencia entre la observación del fenómeno y la percepción de sus consecuencias refuerza la validez del diagnóstico, al evidenciar que la ciudadanía no solo registra la ocupación, sino que también experimenta sus efectos en la vida cotidiana. Esta conciencia ciudadana sobre el impacto negativo constituye una base social favorable para la implementación de medidas correctivas.

**Tabla 2.** *Percepción sobre afectación negativa de la movilidad peatonal y vehicular*

Opción de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sí	278	75
No	91	25
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** *La tabla muestra la percepción ciudadana respecto al impacto de la ocupación de vías públicas sobre la movilidad urbana*

Respecto a la intensidad del impacto percibido, el 64% de los encuestados calificó la afectación como "muy negativa" mientras que el 36% restante la consideró negativa, sin respuestas neutrales o positivas. Esta polarización hacia valoraciones negativas extremas sugiere que la problemática ha generado un nivel de malestar social significativo, posiblemente vinculado a la acumulación de efectos no atendidos durante años de tolerancia institucional. La ausencia de percepciones neutrales resulta particularmente reveladora, pues indica que la ciudadanía ha tomado posición frente al fenómeno y que existe consenso sobre su carácter problemático, eliminando ambigüedades que pudieran dificultar la construcción de acuerdos políticos para su solución.

**Tabla 3.** Medida de afectación negativa a la ciudad por ocupación de espacios públicos

Opción de respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Muy negativamente	236	64
Negativamente	133	36
Neutral	0	0
Positivamente	0	0
Muy positivamente	0	0
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** Ningún encuestado seleccionó opciones neutrales o positivas, evidenciando consenso sobre el carácter problemático del fenómeno.

Los tipos de impactos negativos identificados presentan una distribución heterogénea pero complementaria. La contaminación visual y auditiva fue mencionada por el 35% de los encuestados, mientras que la dificultad para el tránsito peatonal y vehicular alcanzó el 34%, los riesgos de seguridad para peatones y vehículos el 18%, y la disminución de la estética urbana el 13%. Esta distribución sugiere que la problemática afecta múltiples dimensiones de la calidad de vida urbana simultáneamente, lo que implica que las soluciones deben ser integrales y no focalizadas en un único aspecto. La mayor preocupación por aspectos ambientales y de movilidad refleja prioridades ciudadanas que deberían orientar el diseño de políticas públicas en la materia.

**Tabla 4.** Tipos de impactos negativos observados por ocupación de calles y avenidas

Tipo de impacto	Frecuencia	Porcentaje %
Contaminación visual y auditiva	129	35
Dificultad para tránsito peatonal y vehicular	124	34
Riesgos de seguridad para peatones y vehículos	67	18
Disminución de la estética urbana	49	13
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** Los porcentajes reflejan la multiplicidad de afectaciones percibidas por la ciudadanía.

En relación con las medidas para abordar la problemática, el 75% de los encuestados consideró necesario implementar acciones para reducir la ocupación de espacios públicos por talleres. Este respaldo mayoritario a la intervención institucional contrasta con percepciones de inacción que podrían haber generado escepticismo ciudadano, y sugiere que existe disposición social a respaldar medidas incluso si implican costos o restricciones para ciertos sectores. El 25% restante, aunque minoritario, representa una proporción significativa que merece atención, posiblemente vinculada a propietarios de talleres o personas con vínculos económicos con estas actividades, cuyos

intereses deben ser considerados en el diseño de soluciones equilibradas.

Las medidas específicas propuestas por los encuestados muestran preferencia por la implementación de regulaciones que limiten la ocupación de espacios públicos (53%), frente a la reubicación de talleres a zonas industriales (22%) o la promoción de servicios alternativos como talleres móviles (25%). Esta preferencia por la regulación antes que por la reubicación sugiere que la ciudadanía percibe como más viable modificar las condiciones de operación existentes antes que trasladar físicamente los establecimientos, operación compleja que enfrentaría resistencias y requeriría inversiones significativas. La regulación aparece, así como una alternativa pragmática que podría implementarse con menores costos políticos y económicos.

**Tabla 5. Medidas consideradas para reducir la ocupación de espacios públicos**

Medida propuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Implementación de regulaciones que limiten la ocupación	196	53
Promoción de alternativas (talleres móviles o servicios a domicilio)	92	25
Reubicación de talleres a zonas industriales o comerciales	81	22
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** La ciudadanía prioriza soluciones regulatorias sobre estrategias de reubicación física.

El apoyo a una ley municipal específica alcanzó el 91% de los encuestados, constituyendo el respaldo más contundente entre todas las variables medidas. Esta cifra, que supera ampliamente el umbral de mayorías calificadas requeridas para decisiones legislativas importantes, otorga legitimidad democrática a la iniciativa y constituye un mandato ciudadano para que las autoridades municipales actúen. El 9% restante, aunque minoritario, representa aproximadamente 24.000 personas en términos poblacionales, lo que sugiere la necesidad de diseñar procesos participativos que permitan incorporar sus preocupaciones y evitar resistencias que pudieran obstaculizar la implementación normativa.

**Tabla 6. Respaldo ciudadano a la implementación de una Ley Municipal de Libre Transitabilidad**

Opción de respuesta	Frecuencia	Porcentaje %
Sí	334	91
No	35	9
<b>Total</b>	<b>369</b>	<b>100</b>

**Nota.** El respaldo mayoritario constituye un mandato democrático para la acción legislativa municipal.

La Tabla 7 del estudio no exhibe datos estadísticos convencionales, sino que materializa el principal resultado propositivo de la investigación al presentar un proyecto de ley municipal estructurado en seis capítulos. Esta propuesta normativa constituye un resultado de naturaleza cualitativa que transforma la evidencia empírica recopilada, particularmente el 91% de respaldo ciudadano a una regulación específica, en una herramienta de intervención institucional concreta. El extenso acápite considerativo fundamenta la iniciativa en más de quince disposiciones del ordenamiento jurídico boliviano, desde la Constitución Política del Estado hasta el Código de Tránsito, demostrando su inserción coherente en el marco competencial municipal y previniendo

eventuales impugnaciones por vicios de constitucionalidad.

Al respecto, el núcleo sustantivo de la propuesta establece prohibiciones taxativas de ocupación de vías públicas mediante un listado de actividades, complementado con un régimen sancionatorio progresivo que garantiza el debido proceso administrativo. La incorporación de capítulos dedicados a participación ciudadana y educación vial refleja un enfoque integral que trasciende la lógica meramente punitiva, reconociendo que la transformación de prácticas arraigadas requiere procesos pedagógicos y participativos. Desde una perspectiva metodológica, la presentación del proyecto de ley como resultado final constituye una innovación en la investigación jurídica aplicada, demostrando cómo el trabajo académico puede generar productos normativos concretos fundamentados en evidencia empírica rigurosa y diálogo con actores clave (Tabla 7).

**Tabla 7.** *Propuesta de Ley Municipal de Libre Transitabilidad, para Sancionar a Talleres y Servicios Integrales Automotrices*

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY MUNICIPAL N° .....</p> <p style="text-align: center;">..... DE DE 2024</p> <p style="text-align: center;">JHONNY LLALLY HUATA ALCALDE CONSTITUCIONAL DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE POTOSÍ</p> <p style="text-align: center;">POR CUANTO, EL ÓRGANO LEGISLATIVO DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE POTOSÍ HA SANCIONADO LA SIGUIENTE LEY MUNICIPAL</p> <p style="text-align: center;">LEY MUNICIPAL DE LIBRE TRANSITABILIDAD, PARA SANCIONAR A TALLERES Y SERVICIOS INTEGRALES AUTOMOTRICES QUE OCUPAN CALLES Y AVENIDAS EN EL ÁREA URBANA DEL MUNICIPIO DE POTOSÍ</p> <p style="text-align: center;">CONSIDERANDO:</p> <p>Que, la Constitución Política del Estado en su Art. 21, numeral 7, consagra: “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”.</p> <p>Que, la Constitución Política del Estado en su Art. 283, refiere: “El gobierno autónomo municipal está constituido por un Concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde”.</p> <p>Que, la Constitución Política del Estado en su Art. 302, parágrafo I, numeral 18, consagra como competencia exclusiva de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción, el Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.</p> <p>Que, la Ley 031 - Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” en su Art. 64, parágrafo I, consagra: “Todas las competencias exclusivas asignadas por la Constitución Política del Estado a las entidades territoriales autónomas y aquellas facultades reglamentarias y ejecutivas que les sean transferidas o delegadas por ley de la Asamblea Legislativa Plurinacional deben ser asumidas obligatoriamente por éstas, al igual que aquellas exclusivas del nivel central del Estado que les corresponda en función de su carácter compartido o concurrente, sujetas a la normativa en vigencia”.</p> <p>Que, la Ley 031 - Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” en su Art. 96, parágrafo VII numeral 1, refiere que, “De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas: 1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano. 2. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro</p>
---

centralizado, integrado y actualizado para todo el país. 3. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.

4. Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado. 5. La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana”.

Que, la Ley N° 482 - Ley de Gobiernos Autónomos Municipales en su Art. 16, (Atribuciones del Concejo Municipal), establece: “El Concejo Municipal tiene las siguientes atribuciones: 19. A propuesta del Órgano Ejecutivo Municipal, aprobar, modificar o suprimir mediante Ley Municipal, los impuestos de dominio exclusivo del Gobierno Autónomo Municipal, de conformidad con el Artículo 323 de la Constitución Política del Estado, la Disposición Adicional Primera y Segunda de la Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización, la Ley N° 154 de Clasificación y Definición de

Impuestos y de Regulación para la Creación y/o Modificación de Impuestos de Dominio de los Gobiernos Autónomos, y el Código Tributario Boliviano”.

Que, la Ley N° 482 - Ley de Gobiernos Autónomos Municipales en su Art. 30. Bienes de dominio municipal), establece: “Los bienes de dominio municipal se clasifican en: a. Bienes Municipales de Dominio Público. b. Bienes de Patrimonio Institucional. c. Bienes Municipales Patrimoniales”.

Que, la Ley N° 482 - Ley de Gobiernos Autónomos Municipales en su Art. 30. (Bienes municipales de dominio público), establece: “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. b. Plazas, parques, bosques declarados públicos, áreas protegidas municipales y otras áreas verdes y espacios destinados al esparcimiento colectivo y a la preservación del patrimonio cultural. c. Bienes declarados vacantes por autoridad competente, en favor del Gobierno Autónomo Municipal. d. Ríos hasta veinticinco (25) metros a cada lado del borde de máxima crecida, riachuelos, torrenteras y quebradas con sus lechos, aires y taludes hasta su coronamiento”.

Que, la Ley N° 482 - Ley de Gobiernos Autónomos Municipales en su Art. 66, (Atribuciones de la Alcaldesa o el Alcalde Municipal), manifiesta: “La Alcaldesa o el Alcalde Municipal, tiene las siguientes atribuciones: 2. Presentar Proyectos de Ley Municipal al Concejo Municipal. 15. Proponer la creación, modificación o supresión de tasas y patentes a la actividad económica y contribuciones especiales de carácter Municipal, para su aprobación mediante Ley Municipal. 16. Proponer al Concejo Municipal, la creación, modificación o eliminación de impuestos que pertenezcan al dominio exclusivo del Gobierno Autónomo Municipal”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 1, refiere: “El tránsito por las vías terrestres de la República de Bolivia, abierta a la circulación pública, se regirá por este Código”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 14, refiere: “Circulación es el movimiento de peatones, vehículos y semovientes por la vía pública”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 15, refiere: “Ninguna entidad, asociación o grupo de personas, podrá interrumpir la libre circulación de peatones y vehículos sin previo permiso de la autoridad de Tránsito”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 46, refiere: “Es prohibido estacionar, parar o detener el vehículo en lugares no autorizados por la Policía del Tránsito”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 48, refiere: “Quedan prohibidas las reservaciones de áreas de estacionamiento en las calles, avenidas, parques y plazas de las ciudades excepto para los vehículos pertenecientes al Palacio de Gobierno, Ministerios, Poder Legislativo, Poder Judicial, Honorable Cuerpo Diplomático, Prefecturas, Municipalidades, Fuerzas Armadas, Policía Nacional y otros que la autoridad determine”.

Que, el Código de Tránsito en su Art. 49, refiere: “Con carácter general y por razones de servicio público o de seguridad, la Policía del Tránsito hará cumplir las reglas del estacionamiento”.

POR TANTO:

El Concejo Municipal de Potosí, en estricto cumplimiento de sus obligaciones y facultades conferidas por la Constitución Política del Estado, Ley de Gobiernos Autónomos - Ley 482, Ley Marco de Autonomías y Descentralización – Ley 031 y Reglamento General del Consejo Municipal.

SANCIONA:

LEY MUNICIPAL DE LIBRE TRANSITABILIDAD, PARA SANCIONAR A TALLERES Y SERVICIOS INTEGRALES AUTOMOTRICES QUE OCUPAN CALLES Y AVENIDAS EN EL ÁREA URBANA DEL MUNICIPIO DE POTOSÍ  
CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. - (Objeto de la Ley). - Garantizar la libre transitabilidad y el uso adecuado de las vías públicas en el Municipio de Potosí, sancionando a aquellos talleres y servicios integrales automotrices que obstruyan el tráfico al ocupar calles y avenidas.

Artículo 2. - (Ámbito de Aplicación). - La presente ley se aplica a todos los talleres y servicios integrales automotrices ubicados en el área urbana del Municipio de Potosí.

Artículo 3. - (Definiciones). - Para efectos de esta ley, se entenderá por:

1. Vías públicas: Calles, avenidas, aceras, plazas y cualquier otro espacio destinado al uso público y tránsito vehicular o peatonal.
2. Taller automotriz: Establecimiento donde se realizan reparaciones mecánicas, eléctricas, de carrocería y otras relacionadas con vehículos.
3. Servicios integrales automotrices: Incluye servicios de lavado, mantenimiento y cualquier otra actividad relacionada con la atención a vehículos.

CAPÍTULO II

REGULACIÓN DEL USO DEL ESPACIO PÚBLICO

Artículo 4. - (Prohibición de Ocupación de Vías Públicas). - Se prohíbe a los talleres y servicios automotrices ocupar calles, avenidas, aceras y otros espacios públicos para la realización de sus actividades, tales como:

1. Estacionamiento de vehículos.
2. Exhibición de vehículos.
3. Reparación de vehículos.
4. Lavado de vehículos.
5. Almacenamiento de repuestos y materiales.
6. Cualquier otra actividad que obstaculice la libre circulación vehicular y peatonal.

Artículo 5. - (Excepciones). - La prohibición establecida en el artículo 4 no aplica a los siguientes casos:

1. Carga y descarga de mercadería, en los horarios y condiciones establecidos por la autoridad municipal competente.
2. Estacionamiento de vehículos en zonas expresamente señalizadas para tal fin, previo pago de la tarifa correspondiente.
3. Realización de eventos autorizados por la autoridad municipal competente.

Artículo 6 - (Obligaciones de los Establecimientos). - Los talleres y servicios automotrices deberán:

1. Realizar todas sus actividades dentro de sus instalaciones.
2. Asegurar que ningún vehículo en reparación, mantenimiento o espera se estacione en las vías públicas adyacentes al establecimiento.
3. Mantener libres de obstáculos las aceras y calles frente a sus locales.

### CAPÍTULO III SANCIONES

Artículo 7. - (Sanciones por Infracción). - Los talleres y servicios automotrices que infrinjan lo dispuesto en esta ley serán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Multas: Una multa económica cuyo monto será establecido por el gobierno municipal.
2. Clausura temporal: Clausura temporal del establecimiento hasta que se cumpla con lo dispuesto en la ley.
3. Clausura definitiva: En caso de reincidencia, se procederá a la clausura definitiva del establecimiento.

Artículo 8. - (Procedimiento Sancionador). -

1. Las infracciones serán constatadas por los inspectores municipales.
2. Se levantará un acta de infracción que será notificada al propietario del establecimiento.
3. El infractor tendrá un plazo de 5 días hábiles para presentar sus descargos.
4. En caso de no presentar descargos o si estos son insuficientes, se aplicarán las sanciones correspondientes.

### CAPÍTULO IV PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Artículo 9.- (Mecanismos de Denuncia). - Se habilitarán mecanismos para que los ciudadanos puedan denunciar ocupaciones indebidas de espacios públicos por talleres automotrices.

Artículo 10.- (Consulta Ciudadana). - La Municipalidad promoverá la participación de la comunidad en la toma de decisiones sobre la ubicación y regulación de los talleres.

### CAPÍTULO V EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

Artículo 11.- (Campañas de Concientización). - Se realizarán campañas educativas para informar a los propietarios de talleres y a la ciudadanía sobre la importancia de la libre transitabilidad y el cumplimiento de las normativas.

### CAPÍTULO VI DISPOSICIONES FINALES

Artículo 12.- (Difusión). - El Gobierno Autónomo Municipal de Potosí deberá difundir la presente Ley a través de los medios de comunicación social y otros mecanismos que considere convenientes.

Artículo 13.- (Autoridad de Aplicación). - El gobierno municipal, a través de la dirección correspondiente, será la autoridad encargada de la aplicación y supervisión del cumplimiento de esta ley.

Artículo 14.- (Reglamentación). - El gobierno municipal deberá reglamentar la presente ley en un plazo no mayor a 60 días desde su promulgación, estableciendo los procedimientos específicos y montos de las multas.

Artículo 15. - (Vigencia). - La presente ley entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Municipal.

### DISPOSICIONES DEROGATORIAS Y ABROGATORIAS

Disposición Derogatoria y Abrogatoria Única. - Quedan derogadas y abrogadas el capítulo III art 5, capítulo IV art 6 y capítulo V art 7 de la ordenanza municipal 082/2007 y las disposiciones municipales que se opongan a la presente ley.

Remítase al Órgano Ejecutivo Municipal para fines de su promulgación y aplicación, quedando encargado del estricto cumplimiento de lo establecido en la presente Ley Municipal.

Es dada en la Sala de Sesiones del órgano deliberativo, fiscalizador y legislador del Gobierno Autónomo Municipal de Potosí, a los ..... días del mes de de dos mil veinticuatro años.

Regístrese, comuníquese y archívese

## DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos en la presente investigación confirman que la libre transitabilidad, lejos de constituir un ideal abstracto, representa una demanda ciudadana concreta que exige

respuestas institucionales efectivas y participativas. El 79% de percepción ciudadana sobre ocupación de espacios públicos y el 91% de respaldo a una ley específica evidencian tanto la magnitud del problema como la urgencia de una intervención normativa en Potosí. Esta magnitud coincide con lo documentado por Vagale, (2004) en Bangalore, donde el crecimiento no planificado y la presión sobre el espacio público llevaron a que las aceras perdieran su función original de paseo para convertirse en meros canales de circulación congestionados.

Sin embargo, la desconexión entre el marco normativo vigente y la realidad urbana potosina resulta particularmente reveladora. Este fenómeno guarda similitud con lo que Kessler, (2015) denomina vandalismo legal en el contexto de San Francisco: transformaciones profundas del espacio público realizadas con aprobación o tolerancia institucional, que paradójicamente causan mayor daño que las intervenciones consideradas ilegales. Riehl, (2025) documenta barreras legales similares en Baden-Württemberg, Alemania, donde incluso en contextos de alta institucionalidad persisten obstáculos para reformar prácticas de estacionamiento y uso del espacio público.

De manera similar, en Potosí las condiciones de informalidad y utilización de la vía pública como extensión de instalaciones privadas, presenta causas estructurales como el crecimiento del parque automotor, la insuficiencia de infraestructura comercial adecuada y la debilidad institucional para hacer cumplir normativas. Las experiencias de municipios bolivianos como Puerto Villarroel, con su Ley N° 0199, (2021), y Colcapirhua, con su Ley Municipal N° 142, (2017), demuestran que es posible avanzar hacia instrumentos normativos específicos que regulen el uso controlado de aceras y espacios públicos.

En esta dirección, Zhang et al., (2025) evidencian cómo el envejecimiento ambiental de los espacios públicos en asentamientos urbanos, particularmente en contextos de ocupación intensiva, deteriora progresivamente la calidad de vida y el bienestar comunitario, generando externalidades negativas que trascienden lo meramente estético. Caamaño et al., (2018) enfatizan que la pluricausalidad de los accidentes viales incluye factores como la obstrucción de vías y la presencia de obstáculos imprevistos, elementos presentes en las áreas ocupadas por talleres.

Adicionalmente, los resultados sobre la afectación desproporcionada a grupos vulnerables adquieren relevancia a la luz de la literatura especializada. La obstrucción de aceras, que obliga a peatones a transitar por calzadas vehiculares, constituye una vulneración del derecho a la ciudad en su dimensión más básica. Pérez, (2020) propone, desde el contexto costarricense, la incorporación de mujeres en procesos de formación y capacitación vinculados a la infraestructura vial, reconociendo que históricamente han sido invisibilizadas en la planificación urbana. Paz, (2011) subraya que el deber estatal de proteger la integridad del espacio público y su destinación al uso común prevalece sobre el interés particular, principio que debería orientar cualquier intervención normativa municipal.

Estos resultados encuentran eco en las reflexiones de López, (2012) sobre el derecho al espacio público en Venezuela, quien advierte que la distancia entre el discurso normativo y la realidad urbana evidencia una crisis de implementación donde las regulaciones existen, pero su aplicación resulta selectiva. García, (2023) analizan cómo las infracciones de movilidad, cuando son sistemáticas y toleradas institucionalmente, configuran una afectación al derecho fundamental de tránsito, generando una privatización fáctica de lo público.

También, Garcia, (2026), al estudiar las protestas en Lima, concluye que el Estado debe actuar como mediador y garante aplicando principios de proporcionalidad y razonabilidad, lógica aplicable a

la ocupación por talleres donde el derecho al trabajo debe equilibrarse con el derecho colectivo al espacio público. Herrera, (2021) desarrolla esta tensión en el marco peruano, destacando que la libertad de tránsito, como derecho fundamental, admite limitaciones siempre que sean proporcionadas y estén orientadas al interés general.

El respaldo ciudadano del 91% a una ley municipal específica constituye un mandato democrático que supera ampliamente los umbrales requeridos para decisiones legislativas importantes. Jiménez y Álvarez, (2020) examinan cómo la Corte Constitucional colombiana ha establecido criterios para la formulación de políticas públicas de recuperación del espacio público, enfatizando la necesidad de equilibrar el interés general con el derecho fundamental al trabajo de los vendedores informales.

Esta jurisprudencia resulta pertinente para Potosí, donde la propuesta normativa debe considerar los medios de vida de los propietarios de talleres sin sacrificar el interés colectivo. La Ley 1437, (2011) de Colombia ofrece además un marco de procedimiento administrativo que garantiza el debido proceso en la aplicación de sanciones, aspecto que el proyecto de ley municipal debería incorporar para evitar arbitrariedades y fortalecer su legitimidad.

Por otra parte, la preferencia ciudadana por medidas regulatorias (53%) antes que por reubicaciones masivas (22%) sugiere que existe espacio para políticas graduales que permitan a los talleres existentes adaptarse progresivamente a nuevas exigencias. Oranratmanee y Sachakul, (2014) analizan cómo las calles en Tailandia funcionan como espacios públicos multifuncionales donde convergen usos económicos, sociales y culturales, sugiriendo que la solución no radica en prohibiciones absolutas sino en la ordenación democrática de usos compatibles.

En este sentido, Adams et al., (2021) exploran cómo la pluralización de la gestión del espacio público en ciudades altamente segregadas como Johannesburgo y Nairobi puede generar oportunidades inesperadas para la sociabilidad, siempre que medien procesos participativos inclusivos. Barry, (2024) documenta en Ciudad del Cabo cómo la ocupación ilegal, aunque problemática, responde a necesidades habitacionales legítimas que deben ser abordadas mediante políticas integrales, no solo mediante la represión.

La dimensión participativa emerge como elemento crucial en el diseño normativo. Zecca, (2025) revisa el Plan Estratégico de Mar del Plata a veinte años de su implementación, concluyendo que la participación ciudadana sostenida en el tiempo resulta determinante para el éxito de las políticas urbanas. Wang, (2023) aplica el enfoque del urbanismo cotidiano a la renovación de espacios públicos en Guangzhou, demostrando que las prácticas espontáneas de los residentes pueden ofrecer pistas valiosas para el diseño de intervenciones más sensibles a las necesidades reales.

Asimismo, en Potosí, el 25% de encuestados que propusieron alternativas como talleres móviles o servicios a domicilio evidencia una creatividad social que debería ser canalizada mediante mecanismos de consulta ciudadana, como los previstos en el artículo 10 del proyecto de ley. Guillén, (2018) analiza el régimen jurídico de la convivencia en espacios públicos españoles, destacando la importancia de combinar regulación con educación y concienciación ciudadana.

En cuanto a la seguridad vial, los riesgos identificados por el 18% de los encuestados encuentran respaldo en estudios especializados. Ñeco, (2023) analiza los incidentes de tránsito en Reynosa, Tamaulipas, identificando que la ocupación de vías y el estacionamiento irregular constituyen factores contribuyentes a los siniestros viales. Málaga, (2010) propone, desde la

experiencia peruana, estrategias de prevención por niveles que incluyen desde la educación vial hasta el control y sanción de infracciones, enfoque que el proyecto de ley potosino incorpora al establecer campañas de concientización en su artículo 11.

En relación con ello, Santillán, (2011) aborda la compleja relación entre servidumbres de paso y libertad de tránsito, destacando que incluso limitaciones legítimas pueden vulnerar derechos fundamentales cuando no se respetan principios de proporcionalidad. Rojas y Marín, (2010) documentan en Pereira cómo la invasión de espacios peatonales afecta directamente la calidad de vida urbana, generando déficit de accesibilidad y deterioro de la imagen ciudadana.

Adicionalmente, la articulación entre el proyecto de ley y el marco jurídico superior boliviano resulta consistente con las competencias municipales establecidas en la Ley N° 031, (2010) y la Ley N° 482, (2014). Además, Morales et al., (2023) proponen incorporar el derecho a la movilidad sostenible, segura e inclusiva en los textos constitucionales, reconociendo su carácter multidimensional. Miranda y Cardet, (2020) demuestran en Ambato, Ecuador, cómo la recuperación de quebradas urbanas mediante proyectos paisajísticos puede mejorar simultáneamente la vialidad y la calidad de vida.

## CONCLUSIONES

La investigación realizada permite concluir que la ocupación de calles y avenidas por talleres automotrices en el Municipio de Potosí constituye un problema socialmente relevante, con alta incidencia (79% de percepción ciudadana) y efectos negativos multidimensionales que afectan la movilidad, el ambiente, la seguridad y la estética urbana. El consenso ciudadano sobre la necesidad de intervención (75% a favor de medidas) y el respaldo mayoritario a una ley municipal específica (91%) configuran un mandato democrático que las autoridades locales no deberían ignorar, especialmente considerando que las normas vigentes han demostrado ser insuficientes para modificar prácticas arraigadas que afectan el interés colectivo.

En consecuencia, el Proyecto de Ley Municipal de Libre Transitabilidad elaborado en este estudio responde a los fundamentos teóricos y jurídicos sistematizados, incorporando disposiciones que abordan las causas estructurales del problema y no solo sus manifestaciones superficiales. La propuesta establece prohibiciones claras y específicas sobre ocupación de vías públicas, define un régimen sancionatorio progresivo que incluye multas, clausuras temporales y definitivas, y contempla mecanismos de participación ciudadana y educación vial que buscan transformar gradualmente las prácticas sociales en lugar de limitarse a castigar infracciones.

De esta manera, la investigación aporta un instrumento normativo técnicamente fundamentado que, de ser adoptado por el Concejo Municipal de Potosí, podría contribuir significativamente a recuperar espacios públicos para el uso colectivo, mejorar las condiciones de seguridad vial y movilidad urbana, y armonizar el desarrollo económico local con el derecho ciudadano a disfrutar de entornos urbanos de calidad. La propuesta reconoce la función social de los talleres automotrices pero establece límites claros a su operación, buscando un equilibrio que hasta ahora no ha sido alcanzado por la normativa municipal vigente.

## REFERENCIAS

- Adams, M., Baillie, B., Carew, J., y Naidoo, M. (2021). Privatized public space in Johannesburg and Nairobi: Unexpected opportunities for sociability in highly segregated cities. *Journal of Urban Design*, 26(5), 556-574. <https://doi.org/10.1080/13574809.2021.1910022>
- Arroyo, J. (2020). Débil competitividad e institucionalidad: El crecimiento no sostenible del modelo informal. *Latin American Research Review*, 55(2), 266-277. <https://doi.org/10.25222/larr.376>
- Barry, J. (2024). Reclaiming the City: Exploring the effects of gentrification and the rise of illegal occupation in Woodstock [Master of Urban and Regional Science, Stellenbosch University]. <https://scholar.sun.ac.za/server/api/core/bitstreams/08818d0e-9e00-470a-a27c-e96628169af1/content>
- Caamaño, M. M., Díaz, M. I., Olivieri, R. L. M., y Thau, S. D. A. (2018). Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. *Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho* [Working Paper]. <https://dspace.uces.edu.ar/jspui/handle/123456789/4498>
- García, A. U. M. de los A. D. (2026). Afectación al derecho de libre tránsito por protestas en la vía pública en el centro de Lima, Mesa Redonda, 2024 [Tesis de Grado, Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote]. <https://repositorio.uladech.edu.pe/handle/20.500.13032/42843>
- García, S. M. M. (2023). Estrategias para la recuperación del patrimonio arquitectónico y urbanístico de Portoviejo (p. 1) [Universidad de Alicante]. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=326256>
- Guillén, N. A. N. (2018). El régimen jurídico de la convivencia y de la protección del espacio público. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, (51), 65-108. <https://doi.org/10.71296/raap.141>
- Herrera, J. R. (2021). Derechos de libertad: Libertad personal, libre tránsito, residencia y reunión. Palestra Editores. <https://www.marcialpons.es/libros/derechos-de-libertad/9786123252045/>
- Jiménez, H. D. P., y Álvarez, K. L. V. (2020). El Precedente Constitucional para la Formulación de Política Pública de Recuperación del Espacio Público. *Unaciencia*, 13(25), 50-67. <https://doi.org/10.35997/unaciencia.v13i25.555>
- Kessler, M. D. (2015). The Licit and Illicit Vandalizing of San Francisco's Early Garages. *Change Over Time*, 5(1), 96-118. <https://muse.jhu.edu/pub/56/article/579768>
- LEY 1437, § Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (2011). <https://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1680117>
- Ley Municipal N° 142, § Ley Municipal para el Uso Temporal de las Vías y Espacios Públicos (2017). <https://www.colcapirhua.gob.bo/documentos>
- Ley N° 031, § Marco de autonomías y descentralización "Andrés Báñez" con la jurisprudencia autonómica del tribunal constitucional plurinacional (2010). <https://sea.gob.bo/wp-content/uploads/2023/08/Ley-031-LMAD-con-Jurisprudencia.pdf>

- Ley N° 0199, § Ley de Uso Controlado de las aceras (Espacios Públicos) en el Municipio Villarroel (2021). <https://puertovillarroel.gob.bo/gaceta/archivo.php?id=303>
- Ley N° 482, § Ley de Gobiernos Autónomos Municipales (2014). <https://sea.gob.bo/digesto/CompendioNormativo/03.pdf>
- López, J. C. R. (2012). El derecho al espacio público. *Provincia*, 27, 105-136. <https://www.redalyc.org/pdf/555/55526545002.pdf>
- Málaga, H. (2010). Medidas y Estrategias para la Prevención y Control de los Accidentes de Tránsito: Experiencia Peruana por Niveles de Prevención. *Rev Peru Med Exp Salud Publica*, 27(2), 231-236. [https://www.scielosp.org/article/ssm/content/raw/?resource\\_ssm\\_path=/media/assets/rpm\\_esp/v27n2/a11v27n2.pdf](https://www.scielosp.org/article/ssm/content/raw/?resource_ssm_path=/media/assets/rpm_esp/v27n2/a11v27n2.pdf)
- Miranda, L. E. P., y Cardet, J. J. G. (2020). Recuperación de quebradas del área urbana de la ciudad de ambato. *Centros: Revista Científica Universitaria*, 9(1), 36-50. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9567383>
- Morales, M. de L. R., Garduño, G. A. O., y Fuentes, G. R. (2023). El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. *Espacios Públicos*, 23(59). <https://doi.org/10.36677/espaciospublicos.v23i59.20772>
- Muñoz, L. A. D., y Ortiz, N. E. (2023). Las relaciones personas-espacio público: Reflexiones sobre transformaciones, usos normativos, reducciones y contradicciones del espacio público en pandemia. *Salud Colectiva*, 19, e4583. <https://doi.org/10.18294/sc.2023.4583>
- Ñeco, J. A. M. (2023). El Estudio de los incidentes de hechos de tránsito en Reynosa Tamaulipas durante el año 2021—2022. *Constructos Criminológicos*, 3(5), 107-126. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9180426>
- Oranratmanee, R., y Sachakul, V. (2014). Streets as Public Spaces in Southeast Asia: Case Studies of Thai Pedestrian Streets. *Journal of Urban Design*, 19(2), 211-229. <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.870465>
- Paz, D. A. S. (2011). La protección del espacio público peatonal jurisprudencia consejo de estado. [Universidad de Nariño]. <https://sired.udenar.edu.co/15415/>
- Pérez, Y. C. (2020). “Los caminos no tienen sexo ni género”. Una propuesta para la incorporación de mujeres en el espacio público comunitario en el marco de la infraestructura vial cantonal, Naranjo, Costa Rica. *Temas de nuestra América*, 36(68), 109-119. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9410281>
- Riehl, J. (2025). Legal Barriers to Parking Reform—The Legal Framework and Municipal Action Space in Baden-Württemberg, Germany [Degree Project in the Built Environment Second Cycle, 30 Credits]. KTH Vetenskap Och Konst. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kth:diva-372193>

- Rojas, A. M. V., y Marín, A. B. (2010, febrero 7). Espacio público y calidad de vida en la ciudad de Pereira. Universidad Libre Seccional Pereira. <http://repository.unilibre.edu.co/handle/10901/16550>
- Santillán, R. S. C. (2011). ¿Puede vulnerarse la libertad de tránsito del propietario del predio sirviente al no permitírsele circular por una servidumbre de paso constituida sobre su predio a favor de otro? Comentario a la STC Exp. No 02006-2011-PHC/TC. IUS, 1(2), 291-307. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8054465>
- Somarribas, L. C. (1998). Propuesta para la elaboración de un plan de transporte urbano, dentro del contexto de los planes reguladores en Costa Rica. Revista Geográfica de América Central, 2(36), 81-119. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9082324>
- UNESCO. (2025). City of Potosí. World Heritage Centre. UNESCO. <https://whc.unesco.org/en/list/420/>
- Vagale, U. K. (2004). Bangalore-Future Trends In Public Open Space Usage. Case Study: Mahatma Gandhi Road, Bangalore [Master of Landscape Architecture, Virginia Tech]. <http://hdl.handle.net/10919/9941>
- Wang, J. (2023). Renewal of Old Community Public Space in Guangzhou Based on «Everyday Urbanism» [Laurea, Politecnico di Torino]. <https://webthesis.biblio.polito.it/30053/>
- Zecca, M. (2025). La planificación estratégica en una ciudad intermedia: Una revisión del Plan Estratégico de Mar del Plata 2004 a 20 años de su presentación. Investigación + Acción, (26), 32-63. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/ia/article/view/711>
- Zhang, L., Yuan, P., y Ding, Y. (2025). Evaluation and Analysis of Environmental Aging of Public Space in Cold Urban Settlements Based on Importance Performance Analysis Theory—Taking Urumqi as an Example. Buildings, 15(8). <https://doi.org/10.3390/buildings15081225>