

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



**TESIS DE GRADO**

**“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y SOCIALES PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DE LA REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS  
DEFENSORÍAS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA EN LOS VIAJES  
INTERDEPARTAMENTALES EN LA ORDENANZA MUNICIPAL N°  
467/2007 DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ”**

**(Tesis Para optar al grado de Licenciatura en Derecho)**

**POSTULANTE: PAZ CHUQUIMIA HEIDY MARIELA**

**TUTOR: Dr. JORGE REMY SILES CAJAS**

**LA PAZ - BOLIVIA  
2013**

## **DEDICATORIA**

**A las 2 personas más importantes de mi vida mis padres, por ser mi fuente de inspiración, por brindarme su infinito y grato amor, a ellos por guiarme, protegerme y apoyarme siempre, por darme lecciones del valor de la vida para poder luchar por lo justo y alcanzar las metas que me proponga frente a toda adversidad.**

**A mis hermanos por ser mi ejemplo a seguir en la vida académica, por darme su apoyo incondicional y protegerme de todo peligro.**

## **AGRADECIMIENTO**

**A la facultad de derecho, por haberme formado con ética profesional a lo largo de estos años, proporcionándome las herramientas necesarias para ejercer con honor la digna profesión de la abogacía.**

**A mi tutor, Dr. Jorge Siles por haberme colaborado de manera desinteresada en la realización de la presente tesis, apoyo sin el cual no hubiese podido realizar la presente investigación en busca de brindar un control administrativo en interés del niño, niña y adolescente.**

**A los profesionales del honorable Gobierno Autónomo Municipal de La Paz por el tiempo y atención prestada.**

## **RESUMEN “ABSTRACT”**

El siguiente trabajo tiene por finalidad el de implementar la normativa jurídica de la regulación administrativa de las defensorías de la Niñez y Adolescencia en los viajes interdepartamentales, en busca de priorizar el interés superior del niño, niña y adolescente respecto a la terminal de buses de Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

En la actualidad en nuestro municipio existe una normativa relativa a la reglamentación de la terminal de buses terrestre en la Ordenanza Municipal N° 467/2007, así mismo existe una normativa jurídica relacionada a la Niñez y Adolescencia en razón a sus funciones y atribuciones, la misma que presenta vacío jurídico en relación a la emisión de formularios para el control y verificación de documentación de Niños, Niñas y Adolescentes y su progenitores en el tema migratorio interdepartamental terrestre.

La presenta investigación no solo enuncia los problemas y las necesidades de dicha implementación normativa, sino es propositiva buscando cambios de implementación al régimen relativo que tiene por objeto normar y regular la administración y operación de las terminales terrestres de Buses dentro del Municipio de La Paz, brindándoles una protección así como asegurando que los derechos y obligaciones de los usuarios, pasajeros y personas jurídicas o naturales que presta el servicio de transporte cumplan con proteger a los Niños, Niñas y Adolescentes de nuestro Municipio.

Para sustentar la investigación se realizó encuestas a los directos actores dentro del proceso de los viajes interdepartamentales, así como a profesionales especialistas de la materia de los cuales se obtuvieron los siguientes resultados de doscientos cuarenta y seis encuestados el 87% cree que existe falta de protección a los niños, niñas y adolescentes cuando viajan al interior del país, el

91% cree que es necesaria la unificación e implementación de la normativa jurídica relativa a la terminal de terrestre de Buses del Municipio de La Paz

La institución de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia como un fenómeno socio jurídico en Bolivia, es una institución que realiza sus funciones en interés superior de los Niños, Niñas y Adolescentes, cuyas acciones, son cada vez de un mayor interés regional y nacional, ante el constante incremento del flujo de niños, niñas y adolescentes en tránsito hacia y de diferentes departamentos del país.

En ese contexto, se plante la implementación de una regulación administrativa de las defensorías de la niñez y adolescencia en los viajes interdepartamentales en la ordenanza municipal N° 467/2007 del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz”

**“FUNDAMENTOS JURIDICOS Y SOCIALES PARA LA  
IMPLEMENTACION DE LA REGULACION ADMINISTRATIVA DE  
LAS DEFENSORIAS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA EN LOS  
VIAJES INTERDEPARTAMENTALES EN LA ORDENANZA  
MUNICIPAL N° 467/2007 DEL GOBIERNO AUTONOMO  
MUNICIPAL DE LA PAZ”**

**INDICE GENERAL**

Portada .....	I
Dedicatoria .....	I
Agradecimiento.....	II
Resumen “Abstract” .....	III
Índice .....	V

**DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

Enunciado del titulo del tema.....	X
Identificación del problema .....	XI
Problematización .....	XII
Delimitación de la Investigación .....	XIII
Fundamentación e Importancia de la Investigación .....	XV
Objetivos a los que se ha arribado en la investigación .....	XVI
Marco Teórico que sustenta la Investigación .....	XVII
Hipótesis de Trabajo de la Investigación .....	XIX
Variables de la Investigación.....	XX
Métodos que fueron utilizados en la investigacion .....	XX

Técnicas que fueron utilizadas en la investigación.....	XXII
---	------

## **DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA**

introducción.....	1
-------------------	---

### **CAPÍTULO PRIMERO**

#### **1. ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA**

1.1 Antecedentes de los Derechos del Niño.....	4
1.2 Antecedentes de la defensoria de la Niñez y Adolescencia .....	9
1.2.1 Definicion, Atribuciones y Conformacion de la Defensoria .....	15
1.2.2 Objetivos del personal de las Defensorias de la Niñez y Adolescencia....	18
1.2.3 Fundamentos Legales de la Intervencion de las defensorias en Instancias Legales Administrativas o judiciales .....	18

### **CAPÍTULO SEGUNDO**

#### **2. CODICIONES SOCIO JURIDICAS DE LA NIÑEZ, ADOLESCENCIA, LA TRATA Y TRAFICO DE MENORES Y TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS**

2.1 Doctrina de el Nuevo Derecho de Menores.....	21
2.1.1 Doctrina de la Situacion Irregular.....	23
2.1.2 Doctrina de la Proteccion Integral.....	26
2.2 Derechos del Niño, Niña y Adolescente (NNA).....	32
2.2.1 El interes Superior del Niño .....	34

2.3	La Tratat de Personas .....	36
2.3.1	Caracteristicas .....	38
2.3.2	En Relacion a las Victimas.....	40
2.3.3	Trata de Niños, Niñas y Adolescentes .....	41
2.4	El Servicio Publico .....	44
2.4.1	Caracteristicas de los Servicios Publicos.....	46
2.5	El Transporte Automotor de Pasajeros.....	47
2.5.1	Transporte de Personas .....	48
2.5.2	Derechos y Obligaciones.....	49
2.5.3	Obligaciones del Pasajero .....	51
2.5.4	Derechos del Pasajero .....	52

## **CAPÍTULO TERCERO**

### **3. TRATAMIENTO JURIDICO SOBRE LA PROTECCION DEL NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE**

3.1.	El niño, niña y adolescente (NNA) .....	53
3.2.	Normativa Nacional .....	56
3.2.1.	Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia .....	56
3.2.2.	Ley N° 2026 Código Niño, Niña Y Adolescente .....	56
3.2.3.	Ley 054 (8-Noviembre-2010). Ley de Protección Legal de Niñas, Niños Y Adolescentes .....	57
3.2.4.	Código Civil. Ley 12760 De Fecha 06 de Agosto De 1.975.....	59
3.2.5.	Código de Familia D.L. 10426 De 23/08/1972. Elevado a Rango de Ley 996 de 04/04/1988.....	61



3.2.6. Ley N° 263. de 31 De Julio De 2012. Ley Integral Contra La Trata y Tráfico De Personas .....	62
3.2.7. Ley N° 165 de 16 de Agosto De 2011. Ley General de Transporte.....	64
3.2.8. Ley Municipal N° 15 de Transporte Y Tránsito Urbano.....	67
3.2.9. Reglamento de Actividades de Los Subsectores del Transporte. Decreto Supremo 28710 (11-Mayo-2006).....	69
3.2.10. Reglamento de Defensa del Usuario de Transporte.....	70
3.2.11. Ordenanza N°467/2007 Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses del Municipio de La Paz del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.....	72
3.2.12. Otras Normativas.....	75
3.3. Normativa Internacional.....	77
3.3.1. Transporte Terrestre.....	77

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **4. BASES Y PROPUESTAS PARA LA**

### **IMPLEMENTACION DE LA REGULACION**

### **ADMINISTRATIVA DE LA DEFENSORIA DE LA NIÑEZ Y**

### **ADOLESCENCIA EN LA TERMINAL DE BUSES DEL**

### **MUNICIPIO DE LA PAZ**

4.1. Bases y Fundamentos Doctrinales .....	81
4.1.1. Antecedentes del Transporte de Pasajeros en Bolivia .....	81
4.1.2 Demanda de Transporte Automotor de Pasajeros.....	83
4.1.3 La Trata de Personas.....	87
4.1.4 La Trata En Bolivia .....	90

4.2. Bases y Fundamentos Tecnicos.....	94
4.2.1 Estudio de Campo .....	95
4.2.2 Resultados del Estudio de Campo.....	95
4.2.3 Comprobación De La Hipótesis .....	108
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>111</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>113</b>
<b>ANTEPROYECTO .....</b>	<b>114</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>126</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>.....</b>

# **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

## **FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y SOCIALES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DE LAS DEFENSORÍAS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA EN LOS VIAJES INTERDEPARTAMENTALES EN LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 467/2007 DEL GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ**

### **ENUNCIADO DEL TITULO DEL TEMA**

Frente a la carencia de trabajos científicos, referidos a las funciones y atribuciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia en Bolivia en razón a las constantes dificultades en la regulación migratoria, se ve necesaria la regulación en la terminal de buses de La Paz en razón de una atención de la Niñez y Adolescencia efectiva siendo el municipio de mayor movimiento migratorio, nos llevó a realizar el presente trabajo.

Dicha situación nos condujo a realizar el presente trabajo teórico, para sistematizarlo en un documento formal de conocimiento científico, que busca solucionar la aplicabilidad de la norma jurídica, en busca de priorizar ante todo el interés superior del niño, niña o adolescente en la Terminal de Buses de La Paz.

En nuestro municipio existe una normativa relativa a la reglamentación de la terminal de buses terrestre en la Ordenanza Municipal N° 467/2007, así mismo existe una normativa jurídica relacionada a la Niñez y Adolescencia en razón a sus funciones y atribuciones, la misma que presenta vacío jurídico en relación a la emisión de formularios para el control y verificación de documentación de Niños, Niñas y Adolescentes y su progenitores en el tema migratorio interdepartamental terrestre.

Si bien se tiene el D.S. 25287 de 30 de enero de 1999 del SEDEGES, que se refiere a un control y supervisión de viajes de Niños, Niñas y Adolescentes, pero

no así al REGISTRO Y EMISIÓN de formularios de verificación de documentos tanto de Niños, Niñas y Adolescentes como de las personas que realizan el viaje, lo que deja un conflicto en la aplicación de normativa relativa al tema, es más, existe un vacío jurídico en relación a la misma.

La institución de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia como un fenómeno socio jurídico en Bolivia, es una institución que realiza sus funciones en interés superior de los Niños, Niñas y Adolescentes, cuyas acciones, son cada vez de un mayor interés regional y nacional, ante el constante incremento del flujo de niños, niñas y adolescentes en tránsito hacia y de diferentes departamentos del país.

En ese contexto, se plantea la implementación de una regulación administrativa de las defensorías de la niñez y adolescencia en los viajes interdepartamentales en la ordenanza municipal N° 467/2007 del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz”

## **IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

En la actualidad en nuestro departamento existe normativa jurídica relativa a la terminal de buses terrestre, así mismos existe normativa jurídica dispersa respecto a ejercer supervisión y control sobre autorizaciones de viaje de niños y niñas, al interior y exterior del país, así como coordinar con las autoridades competentes sobre las mismas, estas al contrario de favorecer con una efectiva aplicación y buscar el interés superior del niño, niña y adolescente, deja conflictos ya que no se aplica al momento de la venta del boleto ni la verificación de los pasajeros en los viajes interdepartamentales.

Existiendo avances sobre el tema de las actuaciones de las Defensorías de la niñez y adolescencia, se hace evidente la necesidad de implementar la normativa jurídica relativa a la regulación administrativa de las defensorías en los viajes interdepartamentales en la terminal de buses de La Paz, esto en

procura de afianzar el interés superior del niño, niña y adolescente así como de favorecer a una mejor didáctica jurídica a nivel municipal.

En razón de los antecedentes señalados, se asume que es una realidad la inexistencia de normativa jurídica dentro de la terminal de buses de La Paz relativa al control de viajes interdepartamentales de niños, niñas y adolescentes, aspecto se constituye en una problemática, siendo resultado de ese análisis que el problema sobre el cual se desarrolla la tesis fue por qué sería necesario la implementación de una regulación administrativa por parte de la defensoría de la niñez y adolescencia en la terminal de buses terrestre interdepartamental del Municipio de La Paz, esto con la finalidad de afianzar el interés superior del niño, niña y adolescente.

## **PROBLEMATIZACION**

Conforme a lo establecido por el artículo 60 de la Constitución Política del Estado Plurinacional, todo niño, niña y adolescente tiene derecho a su desarrollo integral, así como las instituciones relativas a los mismos se organizan en beneficio de los Niños, Niñas y Adolescentes, actuando así en interés superior de los mismos, supuesto constitucional concordante con los principios establecidos en la ley 1551, así como la ratificación a la convención internacional de los Derechos del Niño.

Por tal razón, el presente estudio como finalidad plantea: un proceso de regulación administrativa de las defensorías de la Niñez y Adolescencia en la terminal de buses terrestres del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, habiéndose planteado interrogantes y cuestionamientos durante el desarrollo de la investigación como ser :

El por qué sería necesaria la implementación de una regulación Administrativa por parte de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia en la terminal de buses

terrestre interdepartamental del Municipio de La Paz, que esta sería necesaria para actuar en interés superior del Niño, Niña y Adolescente.

Así mismo el efecto que produciría la implementación de una regulación administrativa a la terminal de Buses Terrestre interdepartamental en La Paz, son el de establecer de manera general las funciones, atribuciones, responsabilidades de las instituciones que intervienen directamente en la protección del Niño, Niña y Adolescente en el proceso de los viajes interdepartamentales.

## **DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN**

### **DELIMITACION TEMÁTICA**

El trabajo como objetivo principal, tiene el de brindar una normativa jurídica respecto a las funciones de la defensoría de la niñez y adolescencia en lo que respecta a la protección de su integridad física y psicológica que se encuentra establecido en el Código Niño, Niña y Adolescente y la Nueva Constitución Política del estado Plurinacional, para que la normativa administrativa municipal contemple la actuación del servicio de protección de la niñez y adolescencia dentro del funcionamiento de una terminal terrestre interdepartamental.

Es un trabajo que se enfoca en el ámbito de la normativa jurídica vigente en nuestro país, que consiste en lo establecido por la ley N° 2026 Código Niño, Niña y Adolescente, y su Reglamento, el Decreto Supremo N° 27443 y la Convención sobre los derechos del Niño, Ordenanza municipal N° 467/2007 del G.A.M.L.P., LEY N° 165 Ley General de Transporte, Resolución Administrativa Regulatoria TR-0020/2011 DE 14/01/2011, DECRETO SUPREMO 25287 DE 30 ENERO DE 1999.

Siendo la normativa señalada parte integrante del derecho de la niñez y Adolescencia y del derecho relativo al transporte terrestre, el trabajo se realiza dentro el área del Derecho de la Niñez y Adolescente, Derecho de Transporte, Derecho Administrativo. Las actuaciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia deben realizarse en interés superior del niño, niña y adolescente, que justifica la necesidad de implementar LA RESPECTIVA EMISIÓN DE FORMULARIOS DE VERIFICACIÓN DE DOCUMENTOS DE IDENTIDAD, a efecto de ejercer UN MAYOR CONTROL RESPECTO A LA PROBLEMÁTICA DE TRATA DE PERSONAS, TRAFICO DE MIGRANTES, GUARDA ILEGAL, ADOPCIONES IRREGULARES, SECUESTRO, ETC.

## **DELIMITACION ESPACIAL**

La atención y derechos de la Niñez y Adolescencia al estar instituida en la Constitución Política del Estado Plurinacional, tiene vigencia en todo el territorio nacional, delegada a responsabilidad de los Gobiernos Autónomos Municipales; por lo que el estudio objetivo se circunscribe a una investigación en la ciudad de La Paz, donde se encuentra la Defensoría de la Niñez y Adolescencia con mayor implementación, con Juzgados de la Niñez y Adolescencia, Servicio Departamental de Gestión Social, la autoridad de regulación de transportes para una aplicación de los resultados y propuestas al ordenamiento jurídico Administrativo Municipal; finalmente, como se refirió con anterioridad la existencia de la terminal de buses terrestre con mayor flujo migratorio.

## **DELIMITACION TEMPORAL**

Las funciones y atribuciones de las defensorías de la Niñez y Adolescencia en Bolivia tiene orígenes recientes, sin embargo, para mayor objetividad se analizan retroactivamente desde la realización de “La Convención sobre los derechos del Niño” de 1989, hasta el presente, considerando la génesis de las

Defensorías de la Niñez y Adolescencia el año 1994 con la promulgación de la Ley 1551 de Participación Popular.

En consecuencia la investigación fue delimitada al periodo comprendido entre los años 2005 al presente, tomando de manera especial las principales evoluciones que tuvo la institución durante este periodo.

## **FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

El propósito fue analizar y explicar las causas por las cuales existe las constantes dificultades en la regulación migratoria de la terminal de buses de La Paz en relación a la Niñez y Adolescencia, siendo de vital importancia en relación al interés superior del niño, niña y adolescente, en razón que con anterioridad de una manera alarmante han incrementado los delitos no solamente de trata de personas o tráfico de migrantes, sino la promoción de otros ilícitos relacionados como la guarda ilegal, secuestro, una nueva tipología secuestro parental que es la utilización de niños, niñas y adolescentes en conflictos familiares, maltrato físico y psicológico. Debiendo para ello, velar por los mismos las Defensoría de la Niñez y Adolescencia en coordinación con la administración de la Terminal de Buses de La Paz, asumiendo de manera emergente los casos que lleguen a conocimiento del servicio y emitiendo el registro del formulario de verificación de documentos.

En la actualidad se cuenta con la Ordenanza Municipal 467/2007 que norma y regula la administración y operación de las terminales terrestres de Buses, dentro del municipio de La Paz, estableciendo así los derechos y obligaciones de los usuarios, pasajeros y personas jurídicas o naturales que prestan el servicio de transporte y otros servicios complementarios al funcionamiento, también contamos con el Decreto Supremo N° 25287 de 1999 del SEDEGES dependiente de las gobernaciones de departamento. Existiendo un vacío



jurídico con respecto al registro y emisión de formularios de verificación de documentos tanto de niños, niñas y adolescentes y de las personas que realizan el viaje, aspecto que justifica la necesidad de regular los viajes interdepartamentales de los niños y adolescentes.

## **OBJETIVOS A LOS QUE SE HA ARRIBADO EN LA INVESTIGACIÓN**

Se han determinado dos tipos de objetivos en la presente investigación, uno de carácter general sobre el cual se fundamenta los resultados de la tesis y otros de carácter secundario que permiten su desarrollo.

### **OBJETIVO GENERAL**

Demostramos la falta de protección e inseguridad jurídica que en la actualidad presenta la regulación migratoria de niños, niñas y adolescentes, así como la necesidad de regular su tránsito en los viajes Interdepartamentales a efectos de Precautelar el interés superior de los mismos.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Durante el desarrollo del trabajo se describió el conflicto existente al no contar con una regulación normativa que disponga en lo que se refiere a la regulación migratoria en espacio de Niños, Niñas y Adolescentes.

Exponemos así mismo los fundamentos jurídicos políticos y sociales que son necesarios en la regulación normativa relativa a la migración de Niños Niñas y Adolescentes y su regulación con el trabajo de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia y la terminal terrestre del municipio de La Paz esto con el objeto de priorizar el interés superior del niño, niña y adolescente.

## MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN

Teniendo en cuenta que las Defensorías de la Niñez y Adolescencia necesitan la aplicación del funcionalismo jurídico buscando una mayor protección del niño, niña y adolescente en lo que se refiere a sus actuaciones y atribuciones, sin descartar el historicismo jurídico para efectos de consideración a la evolución de la institución y su incorporación de la evaluación de la institución y su incorporación en el ordenamiento jurídico de nuestro país.

Por Defensoría de la Niñez y Adolescencia, se ha entendido como aquella “institución que tiene el fin de llenar el vacío de desprotección a los niños”<sup>1</sup>, siendo la característica esencial el establecimiento de instituciones de protección. Aspecto que fue reconocido por la Constitución Política del Estado de 1967 en sus artículos 197.

Ahora, las atribuciones de las Defensorías que están establecidas dentro del ordenamiento jurídico se clasifican de acuerdo a lo que determina el Artículo 196 del Código Niño, Niña y Adolescencia”.<sup>2</sup>

Claramente, se determina el carácter proteccionista y educacional de las Defensorías de la Niñez y Adolescente, asimismo cómo ésta debe actuar siempre en interés superior del niño, niña o adolescente.

La Defensoría de la Niñez y Adolescencia en su institucionalización, surge como consecuencia de los “cambios operados en las instituciones familiares, en los últimos decenios sumándose a ello la inmigración de niños a partir de la finalización de la segunda guerra mundial”<sup>3</sup>.

---

<sup>6</sup>JIMENEZ SANJINES, Raúl. Lecciones de Derecho de Familia y Derecho del Menor. II Edición. Editorial Turpo. La Paz – Bolivia. 2006. Pág. 409

<sup>2</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley Nº 2026 Ob. Cit. Artículo 84

<sup>3</sup> JIMENEZ SANJINES, Raúl. Ob. Cit. Pág. 419

La ley N° 2026, Código Niño, Niña y Adolescente establece la Defensoría de la niñez y adolescencia como un servicio municipal gratuito, de alguna manera producto de la aplicación de las políticas públicas que tienen como base a la ley de participación popular.

Dado el surgimiento de conflictos de estatus jurídicos distintos, correspondientes al funcionamiento y accionar de las Defensorías de la niñez y adolescencia y las actuaciones en sí de estas instituciones generó la preocupación de organismos internacionales que han desarrollado, reuniones, congresos, seminarios científicos, esfuerzos dirigidos a enunciar principios para eliminar los conflictos de leyes y armonizar las legislaciones nacionales y encontrar soluciones a los problemas que trae consigo la niñez y adolescencia.

Actualmente en nuestro país contamos con los Servicios Departamentales de Gestión Social que tiene por objeto establecer en los departamentos el modelo básico de la organización sectorial, tiene como misión fundamental la de aplicar las políticas y normas nacionales, familia y servicios sociales, donde ejerce supervisión y control sobre autorizaciones de viaje al exterior del país del niño y niña.

Se hace necesaria la implementación de la normativa jurídica de control y regulación administrativa sobre la protección del niño, niña y adolescente en los viajes de buses interdepartamentales de La Paz, tomando en cuenta modificaciones relativas a los aspectos medico sociales, jurídicos, psicológicos, psicopedagógicos, éticos morales.

Pero sus alcances no se reproducen a su carácter legal,... protección de los niños interesa a todos los sectores de la comunidad: a los abogados, por diversos problemas jurídicos que son inherentes a su actuación profesionales; a los jueces por la diversidad de los posibles cuestionamientos,...Que consagra o obstaculiza la intervención en su defensa, posterior, disponer las medidas de protección Social, Psicológica al niño, niña y adolescente consecuentemente

derivar a la autoridad judicial en casos que no son de su competencia o han dejado de ser.<sup>4</sup>

Siendo el derecho de la niñez y adolescencia una institución compleja debido a su naturaleza misma que exige conocimientos respecto de todas las áreas que abarca la institución, el tema ha sido de un constante estudio realizado no solo en la actualidad sino que ha sido desarrollado por instituciones nacionales e internacionales por brindar sobre todo seguridad a quienes está dirigida de manera la formación de la familia tiene particularidades peculiares.

En consecuencia no basta la incorporación como declaraciones en las normas constitucionales, legales, etc. Lo que contiene en los tratados o convenios y normativa vigente.

Para la efectiva aplicación y cumplimiento de los mismos; por el contrario debe materializarse de manera unificada del Código Niño, Niña y Adolescente y partir de ellos se proyectará el interés superior del niño, niña y adolescente y con esa perspectiva se podrá organizar una institución que brinde protección integral al niño, niña y adolescente en coordinación con la Terminal de Buses.

## **HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN**

Considerando las evidencias concretas sobre la existencia de la desprotección e inseguridad jurídica de niños, niñas y adolescentes así como la necesidad de regular los viajes interdepartamentales a efectos de precautelar el interés superior de los mismos en nuestra ciudad, evidenciamos que:

“Con la implementación de una regulación administrativa al tema migratorio de niño, niña y adolescente en la terminal de buses, promoviendo la intervención de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia se afianzará una atención y protección del niño, niña y

---

<sup>4</sup>REPUBLICA DE BOLIVIA Ley Nº 2086. Ob. Cit. Artículo 196 numerales 1, 2, 3.

adolescente en su interés superior en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz”

## **Variables de la Investigación**

### **Variable Independiente**

- Regulación Administrativa al tema migratorio de niño, niña y adolescente en la terminal de buses, promoviendo la intervención de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia.

### **Variable Dependiente**

- Afianzar la protección del Niño, Niña y adolescente en su interés superior en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.

## **MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN**

En función de la temática y los objetivos planteados, los métodos aplicados en la realización de la tesis fueron:

### **Generales**

En el presente trabajo se han utilizado las reglas del “Método Científico” desde el punto de vista de la existencia de un problema, en este caso de carácter social, se propone una hipótesis definida y fundamentada, teniendo sus variantes relación; se ha sometido asimismo a la hipótesis a una contrastación, asegurando su certeza y planteándola como solución al problema, intentando explicar la necesidad de materializar la misma a fin de obtener los resultados esperados.

## Métodos Universales

Dentro los métodos universales utilizados, siendo que los mismos son un medio que se aplican al estudio de cualquier medio de la realidad social se utilizaron:

- **Deductivo.** Este método consiste, en partir de teorías y principios generales, para llegar a conocer un hecho o un fenómeno de manera particular, en nuestra investigación nos permitieron comprender los principios del Código Niño, Niña y Adolescente, que permite determinar a las actuaciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia favorables al interés superior de los niños, niñas y adolescentes.

## Métodos Sociales.

Teniendo en cuenta que el derecho, no puede estar separado de la sociedad, es decir de los hechos sociales que se producen dentro de la sociedad, asimismo con el objetivo de obtener una interpretación de la realidad que vive la sociedad se aplicó:

- **Histórico** Siendo que todos los procesos y fenómenos del mundo material tienen existencia real, concreta y su propia historia. Están sometidos al devenir histórico: surgimiento, desarrollo, caducidad y desaparición. Este método estudia y evalúa de modo objetivo los antecedentes o hechos del pasado causas y condiciones en que se desarrolló, siendo que las atribuciones de la ya mencionada Defensoría cuentan con el respectivo vacío jurídico y mala aplicación de la regulación administrativa de las Defensorías de la Niñez y adolescencia en la terminal de buses, su evaluación es constante y latente que de algún modo obstruye el buen desenvolvimiento, aplicación del control administrativo de la Defensoría de la Niñez y Adolescente.

## Métodos Específicos

Son aquellos que están destinados a una sola área del conocimiento, dentro nuestra investigación utilizamos:

- **Método Teleológico.** Siendo que este método nos permite buscar el interés jurídicamente protegido, nos permite encontrar el interés jurídico protegido que busca el control administrativo de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia en relación a una atención y protección del Niño, Niña y adolescente en su interés superior de las funciones y atribuciones del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz.
- **Método Normativo.** Nos permitió acceder a las diferentes disposiciones legales, para determinar el alcance de las mismas destinadas a favorecer el interés superior del niño, niña y adolescente en relaciones a las actuaciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia en la terminal de buses con respecto a los viajes interdepartamentales.

## TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADAS EN LA INVESTIGACION

A objeto de verificación de la hipótesis planteada en la realidad empírica, durante el proceso de investigación se utilizaron las siguientes técnicas:

- i) **Encuesta,** se realizó encuestas selectivas a los funcionarios de las defensorías de la niñez y adolescencia, respecto al trabajo que realizan al tema migratorio de niño, niña y adolescente en la terminal de buses en lo que se refiere a los viajes interdepartamentales relativos a las actuaciones a favor de los niños, finalmente a profesionales especialistas de la materia.
- ii) **Estadística,** siendo que las actuaciones de las defensorías de la niñez y adolescencia en nuestra ciudad tienen un carácter proteccionista, era

necesario saber cuántos casos de tema migratorio de niños, niñas y adolescentes se presentan periódicamente.

**iii) Muestreo** consistente en escoger a un grupo de la sociedad que tenga las características de la misma en su generalidad, de modo que todos los datos que se obtengan del grupo escogido correspondiente al grupo que pertenece.

### **Determinación del Universo y Muestra**

Consistente en escoger a un grupo de la sociedad que contenga las características de la misma en su generalidad, de modo que todos los datos que se obtengan del grupo escogido corresponde al grupo que pertenece.

Dentro del proceso de investigación determinamos la existencia de actores, los cuales se determinan en personas que se dedican al viaje constante de un departamento a otro.



Según la composición de los sujetos identificados anteriormente, se determinó el universo no probabilístico de 250 personas, del cual se procedió a la elección de la muestra.

Para establecer el tamaño de la muestra se recurrió a la siguiente fórmula:<sup>5</sup>

$$n = \frac{Z_0^2 \hat{p}(1-\hat{p})}{E^2}$$

Dónde:

n: tamaño de la muestra

Z<sub>0</sub>: Nivel de confianza, transformado en valores Z en la curva normal.

$\hat{p}$  : Probabilidad de ser elegido

E<sup>2</sup>: Nivel de error permitido.

Reemplazando valores:

Z<sub>0</sub>: 1,96 para un nivel de confianza del 95%.

$\hat{p}$  : 0,2

E<sup>2</sup>: 0,05.

$$n = \frac{1,96^2 0,2(1-0,2)}{0,05^2}$$

$$n = 246$$

Aplicando un redondeo se tiene a 246 personas, con esta muestra se trabajó en aplicación de las técnicas e instrumentos de recolección de información empírica, a objeto de verificar la hipótesis planteada. Luego, el tamaño de la muestra es de 246 personas encuestadas.

---

<sup>5</sup> MOYA C., RUFINO; SARAIVA A., GREGORIO. Probabilidad e Inferencia Estadística. Editorial San Marcos. Lima Perú. 2008. Pág. 665.

**“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y SOCIALES PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN DE LA REGULACIÓN ADMINISTRATIVA DE  
LAS DEFENSORÍAS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA EN LOS  
VIAJES INTERDEPARTAMENTALES EN LA ORDENANZA  
MUNICIPAL N° 467/2007 DEL GOBIERNO AUTÓNOMO  
MUNICIPAL DE LA PAZ”**

**DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA**

**INTRODUCCIÓN**

La investigación Fundamentos Jurídicos y sociales para la implementación de la regulación administrativa de las defensorías de la niñez y adolescencia en los viajes interdepartamentales en la Ordenanza Municipal N° 467/2007 del Gobierno Autónomo Municipal De La Paz, se inicia a raíz de las recurrentes informaciones que presentan los diferentes medios de comunicación referidos a las denuncias presentadas por los padres de familia, respecto a la “desaparición de sus hijos” de forma imprevista, que después es relacionada en muchos casos, con el viaje no registrado o supervisado de los mismos al interior del país y del exterior, vía transporte automotor, en el caso particular, de la Terminal de Buses de la ciudad de La Paz .

Para el efecto, se definió un objetivo central, que se refiere a la desprotección e inseguridad jurídica que se da en la actualidad en relación a la regulación migratoria de menores de edad, con el propósito de precautelar el interés superior de los mismos; el mismo que es complementado con objetivos específicos que pretenden describir el conflicto que se origina por la no existencia de una regulación específica sobre la migración de menores; así

como el de exponer los fundamentos jurídicos, políticos y sociales que respalden la proposición de una normativa administrativa al respecto.

Cómo guía de la investigación y cómo objetivo de responder a la problemática señalada, se planteó la hipótesis de trabajo, en sentido que una implementación de una regulación administrativa al tema migratorio del niño, niña y adolescente en la terminal de buses de la ciudad de La Paz, se afianzará la protección del niño, niña y adolescente.

Para el desarrollo del trabajo, se empleó técnicas de investigación específicas, que permitieron obtener resultados confiables y respaldatorios del trabajo realizado. Entre ellas, figuran la revisión bibliográfica, el estudio de campo con la aplicación de una encuesta a los viajeros de la Terminal de Buses de La Paz, los cuales determinen la pertinencia de la propuesta referida a la implementación de una reglamentación administrativa respecto al viaje de menores de edad.

En relación a la revisión bibliográfica, la misma estuvo dividida en tres aspectos: la perspectiva teórica, que permitió establecer los fundamentos jurídicos de los derechos del menor, el derecho de familia, el derecho municipal, el transporte y la trata de personas; la perspectiva jurídica, para establecer el ordenamiento jurídico que existe en el país relativo a precautelar los intereses de los niños, niñas y adolescentes; y finalmente la perspectiva histórica, como fuente de los derechos vigentes al respecto.

Los resultados obtenidos en el marco práctico o estudio de campo, permitieron establecer la pertinencia de proponer un anteproyecto de implementación de una normativa reglamentaria de tipo administrativa, que permita regular el tráfico migratorio de menores de edad por la Terminal de Buses.

Sin embargo, es necesario destacar que en el transcurso de la investigación se encontró dificultades en relación a la inexistencia de registros oficiales sobre el viaje de menores en transporte automotor, hecho que en cierta manera también justificó en gran medida la realización de la investigación y de la proposición de un Anteproyecto al respecto.

# CAPÍTULO I

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA

Durante el presente capítulo se desarrollan los antecedentes históricos de la institución, así como el desarrollo jurídico normativo nacional y municipal, la finalidad es mostrar que la defensoría de la niñez y adolescencia no debe desconocer la evolución en busca de favorecer al interés del niño, niña y adolescente.

### 1.1 Antecedentes Históricos de los Derechos del Niño

Aplicar a los niños el vocabulario de los derechos constituye un fenómeno relativamente reciente. En términos generales esto remite al proceso más amplio de especificación de los derechos humanos cuya manifestación principal tuvo lugar a partir de la segunda mitad del siglo XX en el ámbito de la normativa internacional. Como es sabido, este proceso no se refiere tan solo al contenido de los derechos (haciendo así oportuno recurrir a nuevos criterios clasificatorios, como lo es la clasificación de los derechos por “generaciones”)<sup>6</sup>, sino también a los propios sujetos titulares. En este sentido, a partir del modelo de sujeto único de derecho, dominante tanto en las primeras declaraciones de los derechos del hombre de finales del siglo XVIII, como en los códigos liberales que siguieron, el ser humano o el ciudadano sin ulteriores cualificaciones pasa

---

<sup>6</sup> Con base en dicho criterio de clasificación se suele distinguir entre derechos de “primera generación” (es decir, los derechos de libertad contenidos en las primeras declaraciones de finales del siglo XVIII), derechos de “segunda generación” (o sea, los derechos políticos y los derechos sociales que han sido reconocidos en la mayoría de las constituciones modernas del siglo apenas pasado), derechos de “tercera generación” (una categoría heterogénea que comprende tanto los derechos colectivos cuanto los llamados “derechos de solidaridad”: el derecho al desarrollo, el derecho a la paz internacional, el derecho a un medio ambiente protegido, el derecho a la libertad de información), hasta llegar a los derechos de “cuarta generación” o derechos de la “bioética” ligados al desarrollo de los recientes descubrimientos científicos y de las nuevas tecnologías, sobre todo en el campo de la biología y de la medicina.

a tener relevancia en su condición particular de mujer, niño, minusválido, etcétera.<sup>7</sup>

Por lo que se refiere en particular a los niños, la especificación de sus derechos parece ser fruto del progresivo “descubrimiento” social y cultural de la niñez y de la adolescencia como fases específicas de la existencia humana merecedoras de una atención especial (y pareciera que también de derechos especiales)

A partir del análisis pionero –y de ahí célebre–, de carácter historiográfico, llevado a cabo por Philippe Ariès<sup>8</sup> en los años sesenta resulta una opinión compartida de que la categoría de la infancia no ha formado siempre parte del patrimonio cultural humano, representando más bien un producto de la modernidad cuyo origen se sitúa en el siglo XVII en lo que respecta a los varones y en tiempos más recientes en lo que respecta a las mujeres. En todo caso, es a partir de los años setenta que, sobre todo en Europa y en los Estados Unidos, la condición del menor se convierte en objeto específico del florecimiento de los estudios psicológicos, pedagógicos y sociológicos, y en la vertiente jurídica, en un nuevo tema de interés doctrinal y jurisprudencial.<sup>9</sup>

A su vez, la consideración del niño en tanto que sujeto de derechos muestra la aspiración a superar una actitud tradicional de indiferencia que el derecho (en sentido objetivo) venía mostrando frente a la minoría de edad, la cual, en el mejor de los casos, era percibida como incapacidad para la participación en el sistema jurídico.

Los derechos del niño, si bien han gozado de una escasa tradición histórica cuando se comparan con los derechos humanos genéricamente entendidos,

---

<sup>7</sup> FANLO CORTÉS, ISABEL. Los Derechos del Niño y Las Teorías de los Derechos: Introducción a un Debate. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007. 158

<sup>8</sup> ARIÈS, PHILIPPE. El niño y la vida familiar en el Antiguo Régimen, Madrid, Taurus, 1987.

<sup>9</sup> FANLO CORTÉS, ISABEL. Ob. Cit.160.

siguen el mismo acelerado recorrido, multiplicándose en enunciaciones de principio con un contenido cada vez más variado y sofisticado.

En este sentido, es inevitable no recurrir a la Convención sobre los Derechos del Niño de 1989 que todavía, suele señalarse como un hito fundamental en la positivización de los derechos del niño. Respecto de la Declaración de 1959 y de otros documentos internacionales sobre esta materia que la precedieron, vale decir que dicho convenio o ley internacional no sólo constituye un instrumento jurídicamente vinculante para los Estados que la han ratificado (al menos desde una óptica formal), sino que su articulado texto expresa la clara tendencia a traducir en términos de derechos, prácticamente, todo aspecto del universo infantil.<sup>10</sup>

En particular, la novedad a menudo puesta de relieve es que si bien hasta entonces, al prevalecer una orientación “proteccionista y asistencial”, los derechos del niño habían sido las más de las veces presentados como deberes impuestos a la familia, a los adultos *uti singuli* y a las instituciones gubernamentales, la Convención contribuyó a inaugurar la idea según la cual el niño es sujeto titular de derechos autónomos y no de meros intereses que terceros están llamados a tutelar.

La lista de derechos que se han plasmado sobre el papel en normas, es notablemente amplia y heterogénea: más allá de enriquecer el contenido de los derechos “sociales” y “culturales”, mencionados ya en la Declaración de 1959 (como el derecho a la vida, el derecho al nombre y a una nacionalidad, el derecho a la educación), parece dedicar cierta atención a un aspecto bastante novedoso en el panorama de los menores de edad, vale decir, a la satisfacción de la autonomía, entendida como la “libertad del agente” y como autonomía crítica. Esto es, mediante la extensión al niño (o más precisamente al adolescente, visto que con toda evidencia se refiere a una persona dotada ya

---

<sup>10</sup> Ibidem.

de cierto grado de desarrollo psicofísico) del disfrute de algunas esferas de libertad como la libertad de expresión (art. 13), la libertad de pensamiento, conciencia y religión (art. 14), la libertad de asociación (art. 15) y el derecho a la protección de la vida privada (art. 15), tradicionalmente estimadas como prerrogativas exclusivas de los sujetos adultos.<sup>11</sup>

En este sentido, la Convención de 1989, si bien no deja de poner el acento sobre la protección que los niños necesitan en razón de su inmadurez (sobre todo en lo concerniente al papel de guía que ejercen los adultos respecto de estos “nuevos” derechos del niño), parece ofrecer además una concepción radicalmente distinta de los derechos de la infancia, resultado, por un lado, de la evolución del conocimiento del desarrollo infantil y adolescente y, por otro, de nuevas ideas sobre los derechos humanos que han superado la concepción liberal. Más concretamente termina con la concepción del niño como propietario-no ciudadano para sostener una concepción del niño como ciudadano en desarrollo.<sup>12</sup>

La iniciativa promovida en el ámbito internacional en 1989, es decir, la incorporación de los más pequeños al mundo de los derechos, no ha sido, sin embargo, un gesto aislado. Con poco días de diferencia, el 16 de noviembre de 1989, se promulga en Inglaterra la *Children Act*, definida con orgullo por los ingleses como “la reforma legislativa del menor más importante del siglo”<sup>13</sup>, y tan solo un año después, de nuevo en Europa, el legislador alemán da vida a una regulación (*Kinder-und Jugendhilfegesetz*) destinada, en opinión de sus comentaristas, a acentuar la “subjetividad” jurídica del niño.

---

<sup>11</sup> *Ibidem*.

<sup>12</sup> L. L. HIERRO, “Los derechos de la infancia. Razón para una ley”, en: *Infancia y Sociedad*, núms. 27-28, 1994. Págs. 85-108.

<sup>13</sup> FANLO CORTÉS, ISABEL. *Ob. Cit.* Pág. 163



En América Latina, no obstante, es sobre todo el Estatuto del Niño y del Adolescente del Brasil el que suscita un vivo, si bien no unánime<sup>14</sup>, entusiasmo: un texto de nada menos que 267 artículos al cual se le ha reconocido, junto al mérito de constituir “un cambio fundamental de paradigma”, la postulación de una “doctrina de la protección integral de los derechos de la infancia” que, al referirse a algunos instrumentos jurídicos internacionales (en concreto a los derechos humanos), habría promovido un notable salto cualitativo en la consideración jurídica y social del niño.<sup>15</sup>

En otros términos, extender al ámbito de los niños la gramática de los derechos, a pesar de constituir un fenómeno históricamente reciente, parece expresar una tendencia en continua expansión, y no sólo en el lenguaje del legislador, sino también entre la opinión pública. En relación con este último aspecto, es evidente que si bien pocas palabras del léxico jurídico tienen una carga emotiva y un poder sugestivo comparable a los del término “derechos”, el frecuente reclamo, también en el lenguaje ordinario, a los derechos de los niños constituye, las más de las veces, la respuesta inmediata a numerosos episodios de maltrato y pobreza que tienen lugar, en el escenario del mundo, en perjuicio del niño.

Una de las paradojas de la evolución del derecho de la infancia es que si bien en un primer momento se avanzó a través del reconocimiento del carácter público de la protección de los intereses de los niños, posteriormente ha sido necesario reconocer la necesidad de limitar las facultades del Estado para intervenir en los asuntos de la infancia, asunto que ha debido hacerse con especial preocupación en el ámbito de la aplicación abierta o encubierta de mecanismos del sistema punitivo hacia los niños.

---

<sup>14</sup> Porque no impidió que en la década de los 80' y 90' en Brasil los niños de la calle alcancen altas cifras de abandono.

<sup>15</sup> Ibidem.

Con las leyes de menores, especialmente en América Latina, los niños no fueron suficientemente protegidos de la arbitrariedad privada y quedaron expuestos a diversas formas de abuso público, antes desconocidas, debido a la indiferencia de los órganos del Estado hacia la infancia.<sup>16</sup> Sólo con el proceso iniciado con la Convención en el que los intereses de los niños se convierten en genuinos derechos, los niños pueden oponer sus derechos como límite y orientación tanto de la actuación de los padres, como del Estado.<sup>17</sup>

La evolución de los instrumentos internacionales de los derechos de los niños revela la permanente presencia de la noción de interés superior del niño, ya sea en la Declaración de Ginebra de 1924 que establecía el imperativo de darle a los niños lo mejor, o con frases como los “niños primero”, hasta la formulación expresa del principio en la Declaración de los Derechos del Niño en 1959 y su posterior incorporación, no sólo en la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño sino también en la Convención sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer (arts. 5 y 16).<sup>18</sup>

## **1.2 Antecedentes de la defensoría de la Niñez y Adolescencia en Bolivia**

Las defensorías de la Niñez y Adolescencia vienen desarrollando sus actividades desde el mes de febrero del año 1997, son creadas por la Ley 1702 del 17 de julio de 1995 de Modificaciones y aplicaciones como consecuencia de las reformas estructurales que se dieron a través de la Promulgación de la Ley de Descentralización Administrativa No. 1654 y la Ley de Participación Popular N° 1551.

---

<sup>16</sup> GARCÍA MENDEZ, EMILIO, Derechos de la Infancia y la Adolescencia: de la Situación Irregular a la Protección Integral, Santa Fe de Bogotá, Forum Pacis, 1997. Pág. 59.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> CILLERO BRUÑOL, MIGUEL. El interés superior del niño en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007. Pág. 133.

La ley de Participación Popular N° 1551 del 20 de abril de 1994, establece que el ONANFA (organismo nacional del menor, la Mujer y la Familia)<sup>19</sup>

Como institución ejecutora tenga preferentemente entre los sujetos sociales beneficiados a través de las prefecturas y municipios a las Organizaciones Territoriales de Base.

Por otro lado la Ley de Descentralización Administrativa N° 1654 DE 28 de julio de 1995 en sus artículos 1 y 2 establece el concepto y el objeto de la misma. Es así que el primero de enero de 1996 se inicia la Descentralización y el ONANFA es estructuralmente transferido a las Prefecturas en cumplimiento del Artículo 25 de la mencionada Ley.

Con el fin de estructurar la organización administrativa de las prefecturas, el Gobierno Central emite el decreto Supremo N° 24206 que entre otros aspectos dispone, en su artículo 90, especifica a las entidades afectadas:

Artículo 90.- (OTRAS ENTIDADES) 1.- las entidades afectas por el Art. 25 de la Ley 1654 son:

- a) ENTIDADES DESCENTRALIZADAS. (entre otras)
  - Organismo Nacional del Menor, La Mujer y La Familia (ONANFA).

A partir de la descentralización el ONANFA desaparece literalmente y sus obligaciones de acuerdo al Decreto Reglamentario N° 24206 de la Ley de descentralización son transferidas a las Secretarías de desarrollo Humano de las Prefecturas, cuyas acciones son ejecutadas por las Direcciones de Gestión Social que forman parte de estas Secretaria Prefectura.

Las mencionadas Leyes Promulgadas se constituyen en el marco jurídico de referencia para la creación de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, a través de los Gobiernos Municipales.

---

<sup>19</sup> Mediante Ley 1403 de 18 de diciembre de 1992 se promulga el Código del Menor por el que se crea el Organismo Nacional del Menor, la Mujer y la Familia (ONANFA) encargado de su aplicación.

Un punto de referencia importante es el anteproyecto del Código del Niño, Niña y Adolescente promovido por la COORDINADORA INTERINSTITUCIONAL DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA conformada por : Vicepresidencia de la Republica, Comisión de Trabajo Menor, Mujer, Familias del Honorable Senado Nacional, Comisión de Protección al Menor, Cámara de Diputados, Ministerio de Desarrollo Humano – Subsecretaria de Asuntos generacionales, Ministerio de Justicia – Subsecretaria de Justicia, Coordinadora de Trabajo con Niños y Adolescentes, UNICEF, Organismo Nacional del Menor, Mujer y Familia (ONANFA), Defensa de los Niños Internacional (D.N.I.), la Secretaria del Genero, Generacionales y Etnia. Estas instituciones en su rol de promotoras realizan a partir del año 1995, hasta septiembre de 1996, la revisión a nivel nacional de la propuesta del Ante Proyecto, la que es estudiada por diferentes instituciones con el propósito de promover la modificación de la Ley 1403, conocida como el Código del Menor. La publicación oficial de este documento, permite en su lectura evidenciar dos elementos fundamentales:

- La creación de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia en los Municipios, como instancias públicas cercanas a la comunidad.
- Las disposiciones establecidas en el Anteproyecto concuerdan con el concepto de territorialidad establecido en las leyes de participación Popular y de Organización Judicial.

En base a los antecedentes descritos, la subsecretaria de Asuntos Generacionales Inicia las acciones tendientes a lograr que la Ley 1702 de MODIFICACIONES Y AMPLIACIONES A LA LEY DE PARTICIPACION POPULAR, introduzca en su tenor la creación de las Defensorías Municipales de la Niñez y Adolescencia, que ya se hallaban incorporadas al Programa de acciones estratégicas (P.A.E.)<sup>20</sup> en el área de protección especial a la Niñez.

---

<sup>20</sup> El Ministerio de Desarrollo Humano, elabora la Política de Desarrollo Humano del Gobierno Nacional a través del PAE-SOCIAL, (Programa de acciones estratégicas en Desarrollo Humano). El funcionamiento del PAE-SOCIAL se basaba en la articulación y coordinación de las áreas de intervención sectorial, y establece mecanismos para que las prefecturas y Gobiernos Municipales accedan a recursos para proveer los servicios que concluye en octubre de 1996.

Es así que por imperio de lo dispuesto por el Artículo 7, Inc. O de la Ley 1702 de 17 julio de 1995 (MODIFICACIONES Y AMPLIACIONES DE LA LEY 1551 DE PARTICIPACION POPULAR), se amplían los alcances del Art. 14 de la Ley 1551, estableciendo la creación de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia como instancia técnica promotora de defensa, protección y cumplimiento de los derechos del niño, niña y adolescente. Estableciendo que cada Gobierno Municipal organizara las correspondientes Defensorías en el marco de su estructura administrativa, según la población de su territorio, el número y características de los distritos y cantones.

El 20 de Diciembre de 1996 a través del Decreto Supremo N° 2447, de REGLAMENTACION COMPLEMENTARIA A LAS LEYES DE PARTICIPACION POPULAR Y DE DESCENTRALIZACION ADMINISTRATIVA, en el Titulo II de los Gobiernos Municipales en su Capitulo Cuarto, se establece mediante los artículos respectivos la reglamentación de la Ley:

Art. 33.- (DEFINICION).- La defensoría del niño, niña y adolescente, es un servicio municipal permanente de protección y defensa socio-jurídico, dependiente del Gobierno Municipal: su objeto es precautelar la vigencia de los Derechos del Niño, Niña y Adolescente, de conformidad al marco legal previsto en el Código del Menor y otras disposiciones legales.

En consecuencia mediante este decreto Supremo se obliga a los Gobiernos Municipales a la creación de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia como “Instancias encargadas de precautelar la vigencia de los derechos de la Niñez y Adolescencia”, en el marco de la jurisdicción, características y estructura administrativa correspondiente a cada uno de ellos. En este sentido a fin de dar cumplimiento a las disposiciones legales el Gobierno Municipal de La Paz, instala las Defensorías en cada uno de los Macro Distritos Municipales en que se subdivide la ciudad, como son Cotahuma, Max Paredes, Periférica, San Antonio, Zona Sur, Central y Mallasa. Es así que las Defensorías empiezan a

funcionar en cada una de las Sub Alcaldías de los siete macro distritos mencionados. La Defensoría Central fue la primera Defensoría en iniciar sus actividades brindando un servicio integral a la comunidad, respondiendo a las necesidades planteadas respecto a las problemáticas del Niño, Niña y Adolescente.

Posteriormente el 27 de octubre de 1999 se promulga el Código Niño, Niña y Adolescente, Ley N° 2026 Libro Segundo de Prevención, Atención y Protección que en su título II, Capítulo II, Sección II regula todo lo referente a las Defensorías de la Niñez y Adolescencia como ser funciones, atribuciones, integrantes, etc... que se halla en plena vigencia desde 22 de junio de 2000, y el 23 de febrero de 2001 se aprueba el decreto reglamentario N° 260086, del Código de la Niñez y Adolescencia.

Constituye la instancia promotora que vela por la protección y cumplimiento de los derechos de los niños, niñas y adolescentes establecidos por el código niño, niña y adolescente y otras disposiciones (Art. 194 CNNA). Los gobiernos municipales cumplen las funciones de protección a la niñez y adolescencia en representación del estado y la sociedad a través de las comisiones municipales y las defensorías de la niñez y adolescencia (Art. 190 CNNA) siguen las siguientes estrategias:

- Contar con la asignación y mantenimiento suficiente y necesario de partidas; en cada municipio, para su ejecución.
- La creación de una comisión Municipal de la Niñez y adolescencia en cada municipio, como órgano consultivo y fiscalizador de las acciones municipales en el área de la niñez y adolescencia.
- Funcionamiento de defensorías de la niñez y adolescencia, como instancia promotora y defensora de los derechos.
- Concientización y movilización de la ciudadanía, a través de los medios de comunicación social y con el objeto de lograr la más amplia

participación de los diversos sectores en defensa y protección de la niñez y adolescencia (Art. 191 CNNA)<sup>21</sup>

Las actividades que se realizan en las defensorías de la Niñez y Adolescencia se concentran en cinco áreas de trabajo y responsabilidad ante la comunidad, que de acuerdo al tipo de acciones, se fundamentan en los procesos de asistencia y prevención.

1. Recepción y procesamiento de denuncias, consultas y quejas en relación a niño (as) y Adolescentes.
2. Promoción y diseño de proyectos y campañas en cuanto a la situación de la niñez y Adolescencia.
3. Revisión y reforma de procesamientos institucionales en relación al servicio de atención a la niñez y Adolescencia.
4. Promoción, capacitación y difusión de los derechos de la niñez y adolescencia.
5. Seguimiento administrativo a la defensa técnica de carácter judicial en los procesos de niños y adolescentes como garantía de cumplimiento de los intereses y derechos de estos sean víctimas y/o infractores.

De acuerdo a las disposiciones legales vigentes las defensorías de la niñez y adolescencia tienen como marco fundamental de intervención, la defensa de los derechos de los niños, niñas y adolescentes mediante su participación en las diferentes estancias administrativas del Estado, incluyendo estrados judiciales.

Es así que las defensorías del G.A.M.L.P. presta servicios a favor de los niños, niñas y adolescentes.

- Brindando orientación familiar.
- Promoviendo reconocimientos voluntarios de filiación y asistencia familiar.

---

<sup>21</sup> Proyecto defensa de los derechos de la niñez y adolescencia generacionales.

- Realizando inspecciones a centros o lugares donde trabajen, vivan o asistan niños, niñas y adolescentes.
- Atención a casos de maltrato físico y psicológico, por acción u omisión que abren la jurisdicción de la niñez y adolescencia.
- Atendiendo casos de abuso sexual y lesiones que abren la jurisdicción penal.
- Se realizan procesos de inscripción de partidas de nacimiento y de asistencia familiar.

Por otro lado la defensoría interpone demandas en defensa de los derechos y familias de la niñez, ante los juzgados de la niñez y adolescencia, como ser:

- Legalización de acogimiento de niños, niñas en hogares o centros de acogimiento.
- Inexistencia de filiación.
- Extinción, suspensión y pérdida de autoridad materna y/o paterna.
- Guarda legal en familia ampliada.
- Adopciones, etc.

Los procedimientos son novedosos y que se sustancia conforme a las condiciones del Código de la Niñez y Adolescencia, ante los juzgados de la Niñez y Adolescencia.

### **1.2.1 Definición, atribuciones y conformación de las defensorías**

El Código de la Niñez y Adolescencia, Ley N°2026 establece en sus artículos 194, 196 y 199, lo que son las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, sus atribuciones e integrantes en los siguientes términos:



## DEFINICION.-

Las Defensorías de la Niñez y Adolescencia son un servicio Municipal gratuito, de protección y defensa social y jurídica dependiente de cada Gobierno Municipal.

Constituye la instancia promotora que vela por la protección y el cumplimiento de los derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes.

## ATRIBUCIONES.-

Son atribuciones de las defensorías de la Niñez y Adolescencia las siguientes:

- Prestar denuncia ante autoridad competente cuando alguien comete infracciones o delitos en contra de los derechos de niños, niñas y adolescentes e intervenir en su defensa en las instancias administrativas o judiciales sin necesidad de mandato expreso.
- Disponer las medidas de Protección Social a niños, niñas y adolescentes, previstas por este cuerpo legal.
- Intervenir como promotores legales de adolescentes infractores, en estrados judiciales.
- Conocer la situación de niños , niñas y adolescentes que se encuentren en instituciones públicas o privadas, y centros o locales de su jurisdicción, donde trabajen, vivan o concurran niños, niñas y adolescentes y, en su caso, impulsar las acciones administrativas que fuesen necesarias para la defensa de sus derechos
- Brindar orientación interdisciplinaria a las familias
- Promover reconocimiento voluntarios y acuerdos de asistencia familiar para su homologación por autoridad competente
- Promover que familias de su jurisdicción acojan a niños, niñas y adolescentes bajo la modalidad de familia sustituta, en los términos previstos por este código

- Promover la realización de diagnóstico participativos con representantes de la comunidad, tanto de adultos como de adolescentes, para establecer las necesidades y requerimiento de los niños, niñas y adolescentes de su jurisdicción, con el fin de orientar políticas y programas en beneficio de los mismos.
- Intervenir, cuando se encuentren en conflictos los derechos de niños, niñas o adolescentes con los padres, tutores, responsables o terceras personas, para hacer prevalecer su interés superior
- Promover la difusión y defensa de los derechos de la niñez y adolescencia con la participación de la comunidad en estas acciones.
- Promover en los niños, niñas y adolescentes, la conciencia de autodefensa de sus derechos
- Velar por el cumplimiento de las sanciones municipales a locales públicos, bares, centros de diversión, espectáculos públicos, lugares de trabajo y otros, que contravengan disposiciones relativas a la integridad moral y física de los niños, niñas y adolescentes
- Expedir citaciones para el cumplimiento de sus atribuciones; y
- Desarrollar acciones de prevención contra el consumo de alcohol, tabaco y el uso indebido de drogas.

#### CONFORMACION.-

El Art. 199 del Código de la Niñez y Adolescencia establece que: “Las Defensorías estarán integradas por profesionales idóneos en las disciplinas acordes con los servicios que presten, con conocimiento amplio de la temática; y que podrán contar con el apoyo de egresados de universidades públicas y privadas, así mismo con el personal administrativo necesario”.

Es en ese sentido que cada Defensoría de la Niñez y adolescencia está integrada por un equipo multidisciplinario conformada por tres profesionales: un abogado, una trabajadora social y una psicóloga.

## **1.2.2 Objetivos del Personal de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia.**

Los objetivos del personal de las Defensorías son:

- Generar una cultura de protección y desarrollo integral del niño, niña y adolescente.
- Poner en vigencia los derechos fundamentales de la niñez y adolescencia, en tanto sujetos a derechos y personas en proceso de desarrollo.
- Movilizar e involucrar a la sociedad civil, el Estado y la familia en la denuncia de la violación de los derechos de la niñez y adolescencia, así como en la promoción, protección, defensa y difusión de los mismos.
- Asumir la defensa legal de los niños, niñas y adolescentes en los problemas jurídicos donde se encuentren involucrados.

## **1.2.3 Fundamentos Legales de la Intervención de las Defensorías en Instancias Legales Administrativas o Judiciales.-**

La necesidad de atención a la niñez y adolescencia en las instancias administrativas del gobierno central y judicial, condice con los lineamientos trazados para el funcionamiento de las Defensorías.

Es así que por imperio de lo dispuesto por el Art. 7, Inc. o) de la Ley 1702, modificatoria y ampliatoria de la Ley 1551 de participación Popular, se otorga a las defensorías de obligatoriedad de proteger y defender a la niñez y adolescencia de su jurisdicción, en su condición de promotoras.

Art. 7 se amplían los alcances de Art. 14 de la Ley 1551, en los siguientes términos.

o) Defender y proteger a niños, niñas y adolescentes de su jurisdicción mediante la creación de Defensorías de la Niñez y Adolescencia como instancia Técnica promotora de defensa, protección y cumplimiento de los derechos del niño, niña y adolescente.

En la formulación de la disposición, que nos ocupa se ha empleado el término jurisdicción, que tiene directa relación con la administración del derecho y concretamente con la función específica del poder judicial de juzgar en razón de materia y territorio; es decir es la extensión del poder y límite de juzgar. Esto sumado al mandato legal de promover la defensa y protección de sus destinatarios, significa que la intervención de las defensorías es limitada e su papel de súper vigilancia y fiscalización coadyuvante en la dinámica procesal que involucra a niños y adolescentes en reparticiones estatales.

El D.S. N°24447 de 20 de diciembre de 1996, reglamentario de las normas interpretadas anteriormente, reitera esta permisión a través de su Art. 35, numerales 3 y 6 en la obligatoriedad de las defensorías de presentar denuncias ante autoridad competente y promover su defensa en las instancias administrativas que correspondan; es decir que la ley se refiere a las gestiones generales del Estado para la ejecución activa en el cumplimiento de leyes, intereses públicos, legislativos y otros, en el ámbito público, judicial, etc.

Estas normas legales especiales de la conformación, funciones y atribuciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, se fundan en principios legales de otras reglas de superior e igual rango; tal el caso de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, que determina en su Art. 60 “ que el Estado, la sociedad y la familia garantizar la prioridad del interés superior de la niña , niño y adolescente, que comprende I preeminencia de sus derechos, la primacía en recibir protección y socorro en cualquier circunstancia, la prioridad

en la atención de los servicios públicos y privados, y el acceso a una administración de justicia pronta, oportuna y con asistencia de personal autorizado” entonces, las Defensorías al ser parte de los municipios, y estos parte del ESTADO, están en la obligatoriedad de defender esos derechos con su intervención fiscalizadora en toda instancia estatal, pues está claro que tanto el servicio, como la asistencia social, les ha sido encomendada por ley. Lo propio acontece con el Art. 58 Las niñas, niños y adolescentes son titulares de los derechos reconocidos en la Constitución, con los límites establecidos en esta y de los derechos específicos inherentes a su proceso de desarrollo” de la misma Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, que se obliga a la protección de los derechos de la niñez. Obligación que debe ser ejecutada por las Defensorías de la Niñez y Adolescencia.

Por su parte el Código de la Niñez y Adolescencia dispone en su Artículo 6, que: “ Las normas del mencionado Código deben interpretarse velando por el interés superior del niño, niña y adolescente, conforme a la Constitución Política del Estado , Convenciones y Tratados Internacionales y las Leyes de nuestro Estado. Así mismo el Art. 196 Inc. 1 dispone que: “Las Defensorías podrán intervenir, en defensa de los derechos de los niños, niñas y adolescentes, en las instancias administrativas o judiciales”.

## **CAPÍTULO II**

# **CONDICIONES SOCIO JURIDICAS DE LA NIÑEZ, ADOLESCENCIA, LA TRATA Y TRÁFICO DE MENORES Y TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS**

La infancia en términos generales encierra una serie de conceptos, de acuerdo a sus propias realidades y a como observan los adultos estas realidades, que van ligadas a estereotipos, creencias, mitos e ideas que condicionan los comportamientos de la población adulta hacia los niños, niñas y adolescentes de un grupo social.

La Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas determinaron que la edad para considerar a un niño va desde el nacimiento hasta los 12 años y adolescentes desde los 13 a los 18, edades que fueron tomadas en cuenta por los estudiosos y son considerados en importancia investigaciones psicosociales, médicas y psicológicas para las mediciones indicativas del desarrollo infantil.

### **2.1 Doctrina de El Nuevo Derecho de Menores**

El desarrollo por el cual tuvo que proyectarse el nuevo derecho de menores fue largo y presentaba un carácter lento, pero a partir del año 1979 empieza a surgir con mayor fuerza el reconocimiento hacia los niños, niñas y adolescentes como sujetos plenos de derechos. De manera extraordinaria la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989 aprueba la Convención internacional de los Derechos del Niño, convirtiéndose esta en la

génesis respecto a una nueva concepción jurídica, respecto a la niñez y adolescencia.

En lo que se refiere a que es lo que se entiende por derecho del menor, es necesario saber que se entiende por menor, entendido así como “la persona que no ha cumplido todavía la edad que la ley establece para gozar de la plena capacidad jurídica normal, determinada por la mayoría de edad”<sup>22</sup>

Así mismo el Dr. Raúl Hímenes expresa: “El derecho de Menores una disciplina de orden público, independiente del Derecho de Familia que trata exclusivamente de la situación personal, física y psicológica del menor, en cuanto se refiere a su prevención protección y educación por parte del estado, de su familia en condiciones de dignidad decoro”<sup>23</sup>

En lo que se respecta a la concreción de este nuevo derecho de la niñez y adolescencia, este se forja en base a dos doctrinas; de la situación irregular y la de la protección integral.

La CIDN tiene rango de Ley internacional y es sin duda un instrumento que sienta las bases jurídico sociales de la nueva situación de la niñez y adolescencia, el estatus de ciudadanos en desarrollo con una realidad y necesidad propia que se trastocan en derechos, promulga sobre todo y por primera vez la Doctrina de la Protección Integral, que profundiza el reconocimiento de su derechos fundamentales, los mismos que se hacen exigibles en cuanto a su cumplimiento, no solo jurídico, sino político social, traducido en políticas públicas que viene desde el estado.

Para comprender mejor la evolución del tratamiento jurídico de los niños, niñas y adolescentes es importante desarrollar ambas doctrinas de la situación

---

<sup>22</sup> CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, pág. 203

<sup>23</sup> JIMENEZ SANJINES, Raúl, Lecciones de Derecho de Familia y Derecho del Menor, pág. 500

irregular que impero hasta antes de la CIDN y la doctrina de la protección integral que nace y se propaga con la CIDN.

### **2.1.1 Doctrina de la Situación Irregular**

Tuvo vigencia en todas las legislaciones desde mediados del siglo XIX y todo el siglo pasado y se caracterizó por considerar a los niños, niñas y adolescentes como objeto receptor de represión, compasión y no como sujetos de derechos.

El fundamento de esta doctrina se manifiesta en considerar a estos incapaces, faltos de madurez o discernimiento llamados menores para mostrar su valor inferior, en relación al adulto en esta categoría se encuentran involucrados los niños, niñas y adolescentes abandonados o huérfanos que eran motivos de preocupación de los filántropos de la generalidad de las señoras de la elites de la caridad de casas asistenciales de la piedad de las órdenes religiosas a cuyo cargo estaban los orfanatos y lugares de rehabilitación de los niños y adolescentes delincuentes que en su afán de ganar indulgencias, mostraban su abnegación ayudando a esta miserable población.

La primera posición doctrinal de carácter crucial en la formación de este “nuevo derecho” es aquella que señala la situación irregular, la normativa jurídica que trataba el tema antes de la vigencia de la Convención Internacional de los Derechos del Niño, responden a esta doctrina de la situación irregular de manera principal siendo la tendencia actual la doctrina de la protección integral.

Esta doctrina de la “situación irregular” es aquella que genera inspiración en las legislaciones de nuestro continente, dejando atrás aquella situación proteccionista tutelar por encontrarse vacíos y dificultades en su aplicación.

El Instituto Interamericano del Niño genera una definición respecto a la “situación irregular” del niño, niña y adolescente siendo “aquella en la que se



encuentra un menor, tanto cuando ha incurrido en un hecho antisocial como cuando se encuentra en estado de peligro, abandono material y moral o padece de un déficit físico o mental”.

Esta concepción de manera general se centra a las personas con incapacidad producto de la minoría de edad, cuando estas se encuentran en estado de peligro y aquellos menores con deficiencia de carácter mental, psicomotriz y de igual manera a los menores abandonados.

En respuesta a esta problemática que se generó debido a las conductas que señalaba esta doctrina y su forma de desarrollo, el Estado determino órganos para que operen en el ámbito espacial del niño y adolescente, siendo así nuestros códigos del menor señalaban la participación de los Tribunales Tutelares del Menor, siendo estos instrumentos operativos importantes en la legislación del niño, niña y adolescente.

En nuestro continente, el Estado a partir de los años treinta y cuarenta genero básicamente intervenciones en el área social, de manera colateral se da una crisis de carácter económica en el continente afectando de manera inmediata a los sectores más indefensos de la sociedad, siendo así se aplica un sistema de represión y caridad a la niñez y adolescencia.

La política planteada por el Estado tenía un carácter más asistencialista, otorgando servicios en casos de extrema emergencia, tomando en cuenta que los niños y adolescentes en estados con carencias económicas de carácter extremo no tenían ni acceso a esos servicios.

De manera general la crisis de los Estados latinoamericanos en los años sesenta dio lugar a políticas estatales de pre ajuste, casi culminando en los años setentas con sistemas de carácter autoritario generando más problemas que soluciones a las necesidades de carácter social.

En los años ochenta se generó movimientos de carácter civil, generando la democratización en nuestro continente entrando ya en vigencia la Convención Internacional de los Derechos del Niño, producto de estos cambios es que se produce la transformación de la doctrina de la Situación Irregular.

Una vez entrada en vigencia la Convención Internacional de los Derechos del Niño, la doctrina de la Situación Irregular empieza a mostrar claramente sus falencias, es que desde ahí surgen las críticas y observaciones a la misma. La principal carencia es la gran diferencia que existe en el mismo interior del género infancia, entre los sectores incluidos en la cobertura de las políticas sociales básicas de los Estados como son la educación y la salud, siendo así que los sectores excluidos presentaban una proporción mayor, que un concepto único no los abarcaba en su generalidad.

Existe un concepto que señala la Dra. Sandra Pacheco de Kolle que: “ los incluidos se transformaban en niños y adolescentes, los excluidos en menores”<sup>24</sup>

Determinando claramente que la crisis provocaría un aumento masivo en el número de menores y una disminución en el número de niños, niñas y adolescentes.

De una manera más ilustrativa Elías Carranza señala que “el derecho de menores como derecho mayor”, existe una confusión al respecto del cumplimiento así como la aplicación del derecho como tal, es notable la protección sobre una categoría de sujetos desamparados se constituye en materia esencial.

Finalmente se hace la critica a esta corriente doctrinaria respecto al uso de la palabra menor debiendo ser niño, niña y adolescente, la doctrina se basa en el fundamento de un sentido técnico jurídico, significando el mismo cuando no se

---

<sup>24</sup> PACHECO DE KOLLE, Sandra (2001). El Nuevo Derecho de la Niñez y Adolescencia., EDOBOL, Pág. 35.

ha llegado a su mayoría de edad, pero más al contrario la corriente doctrinaria hace más referencia como “menores” a aquellos quienes han transgredido normas jurídicas de carácter penal, siendo que el hablarse de “menores se hacía referencia a un grupo de niños, niñas y adolescentes y no a su generalidad.

### **2.1.2 Doctrina de la Protección Integral**

La segunda corriente que impulsa la doctrina de la protección integral se refería de manera general al conjunto de medidas que se dirigían en protección de los niños, así como los derechos que surjan producto de la relación de estos con los adultos. Esta se dirigía a todo menor de edad sin ningún tipo de distinción sea esta de carácter o estado de abandono.

Esta doctrina nace y pretende su desarrollo buscando la protección de los derechos, atribuciones y facultades privativos de los menores de edad frente a una concepción de carácter tutelar.

Se toma como base a la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual representa los aspectos más esenciales de la niñez y adolescencia desde su relación con la familia así como los derechos de los padres y el Estado hacia la misma. Esta doctrina presenta una óptica más específica donde se consagra de manera especial los derechos y libertades fundamentales de la niñez y adolescencia, el COMPROMISO DEL ESTADO EN LAPROTECCION Y PREVENCIÓN, así como el facilitar un acceso eficaz a la justicia definiendo las políticas nacionales respecto a los mismos.

Las características de esta doctrina sirvieron de modelo, sirven hasta la actualidad para la formulación de leyes en todo el mundo. Se tiene de manera general que la infancia es única, siendo así su protección debe formularse en exigencia de políticas universales y particulares para este grupo social, específico, entendiéndose el hecho que formula que los niños son sujetos que

tienen derechos inalienables, se genera de esta manera la idea de la universalidad de los derechos, pues estos se dirigen a la niñez y adolescencia.

Esta doctrina es la génesis del desprendimiento del concepto de menor como un objeto de control, para adoptar un concepto más específico como el de niño, niña y adolescentes como una persona en el ejercicio pleno de sus derechos y deberes, se enfatiza que el niño, niña y adolescente más allá de su entorno económico o social es una persona sujeta a derechos y obligaciones los cuales al igual que al general de la sociedad, su ejercicio debe estar garantizado por el Estado.

El Estado asume un compromiso de carácter específico, el cual era garantizar la promoción así como el promover el bienestar de la niñez. Concretizaba este compromiso mediante la creación y aplicación de políticas sociales de carácter básico como la educación y la salud, con carácter asistencial como centros infantiles.

Se tenía en cuenta el Estado la condición de la Niñez y adolescencia en proceso de desarrollo, reconociéndoles todos los derechos que gozan las personas, así como de manera adicional derechos de carácter directo, de manera especial por su condición de desarrollo. Se trata de manera específica la problemática de la niñez en el sistema judicial creándose una jurisdicción con competencia y especializada en la niñez y adolescencia.

Dentro de la aplicación de esta doctrina se toma en cuenta la defensa personal del niño autor de un delito ante el juez competente, además de poder contar con un defensor así como un debido proceso, procurándosele todas las garantías posibles.

El niño que hubiera sido víctima de un delito, no debía ser participe en el desarrollo del proceso judicial, esto en base a la lógica que determinaba que

siendo ya víctima de un hecho, la justicia no podía victimarlo nuevamente sobre el autor del delito.

Se tiene una visión sobre el niño, niña y adolescente no como un objeto con derecho que tiene carácter de aplicación futura sino ya se lo ve como a cualquier persona, titular de derechos y como tal puede ejercerlos en función a su edad y desarrollo. Una acción de carácter particular que adquiere el niño, niña y adolescente es la posibilidad de buscar protección de manera independiente, sin la intervención de otras personas cuando el siente que sus derechos están siendo amenazados o violados.

Esta doctrina de protección integral vuelve a plantear la situación jurídica de la niñez y adolescencia, incorporando la idea de niñez ciudadanía, pues se establece que el hecho de ser menor de edad no puede ser una restricción al ejercicio de los derechos adquirido por los niños, niñas y adolescentes.

En sentido general la concepción de ciudadanía se encuentra formada por derechos de carácter civil, económico, cultural y social. Teniendo estas características se restringía la ciudadanía al solo aspecto político, constituyendo esta un impedimento que imposibilitaba la participación de los niños y adolescentes en la aplicación y ejecución de sus derechos.

Se hace latente la necesidad por la cual se determine que el proceso de desarrollo que vivimos como seres humanos, presenta una serie de etapas y se hace necesario un tratamiento de acuerdo al grado de desarrollo, siendo así se convierte en un error el sostenimiento de la palabra menor como uso genérico hacia este grupo social, siendo que el tratamiento de un adolescente no puede ser igual que al de un niño o niña

Grande fue sin duda el desarrollo para que el niño y adolescente alcanzara poder ser determinado como un sujeto de derechos y no así un simple sujeto de

control social, el comprender así como aceptar que los niños y niñas tienen necesidades y derechos propios no ha sido un tema tan fácilmente aceptable.

Ya determinamos de manera general las corrientes doctrinales más importantes que incluyen en el nacimiento de este nuevo derecho, pero es necesario distinguir el hecho importante por su condición de separar en dos etapas la evolución de este derechos de menores, el cual es la Convención Internacional de los Derechos del Niño, la primera etapa se la marca desde antes de la convención y la segunda posterior a la convención.

La autonomía de una rama del derecho requiere de una determinada concurrencia de elementos, por los cuales refleje su objeto y método, para aparecer en el ámbito jurídico con peculiaridades propias y distintivas a las demás. El derecho refleja en si la realidad por lo tanto el mismo se apoya en ella, quizás el derecho de la niñez y adolescencia por la gran influencia e independencia en relación a otras demuestra la imposibilidad de estar subordinada a otra rama del derecho.

Se reconoce de manera especial a un nuevo sujeto de derecho y como consecuencia del mismo un nuevo bien jurídico que es el niño, niña y adolescente, generándose así normativa jurídica que reconoce la condición de tal a este sector social, siendo así que surge en respuesta a una necesidad que surge en búsqueda de proteger a la niñez y adolescencia.

El actual derecho de menores, llamado contemporáneamente derecho del niño, niña y adolescente, tiene como objeto común reglar la actividad común en relación a la niñez ya adolescencia, teniendo dentro de su ámbito de aplicación y control los derechos y deberes que atañen a la niñez y adolescencia en búsqueda de un desarrollo integral de la niñez y adolescencia.

Este derecho del niño, niña y adolescente, en igual condición que el derecho de familia no encuentra su situación exclusivamente dentro del ámbito del derecho

público ni tampoco exclusivamente al campo del derecho privado. Ya dentro de esta problemática tratadistas toman una posición diversa, dejando en consideración al conjunto de normas e instituciones, publicas unas privadas otras, en las que, sin embargo, predominan las primeras mucho más aun cuando se genera el interés del Estado en proteger integralmente al niño, niña y adolescente.

Sus características van cada vez especializándose aún más, pero las que toman mayor relevancia son:

- a) El buscar protección integral de la niñez y adolescencia, se vela por el conjunto de derechos fundamentales, político, civiles, económicos, y especialmente aquellos que denotan una característica social.
- b) Tiene antecedentes históricos no solo nacionales sino internacionales, asi como presenta de igual manera su autonomía, no siendo un derecho aislado sino más al contrario se interrelaciona con el mundo jurídico aportando su especialidad que es la niñez y adolescencia.
- c) Surge como la toma de conciencia universal a favor de la niñez y adolescencia como consecuencia de tal no puede ser supeditado a otra rama del derecho, tomando como objeto propio regular las relaciones de las personas así como aquellas que afecten a los intereses de los niños, niñas y adolescentes.
- d) Esta nueva rama del derecho al surgir y adquirir autonomía, fue la creadora de una serie de principios jurídicos, siendo necesaria su aplicación al entorno de la practicidad de esta rama, estos en si buscan en facilitar la aplicación de las reglas a casos concretos en los que interviene la niñez y adolescencia.
- e) El niño, niña y adolescente como un ser humano e desarrollo que necesita la protección y la pronta búsqueda de solución a su situación irregular, por lo mismo como principio de integridad se suman una serie de derechos civiles, económicos y sociales a favor de la niñez y

adolescencia que buscan en síntesis el asegurar una efectiva protección del niño, niña y adolescente.

La Convención Internacional de los Derechos del Niño señala que los niños hacen uso de sus derechos de forma progresiva es decir en virtud del desarrollo de sus facultades y que a los padres y demás responsables les corresponde orientación así como una dirección apropiada para que el niño, niña y adolescente, ejerzan los derechos que se le han reconocido, siendo así que el “principio de la autonomía progresiva”, refleja que el niño, niña y adolescente realizara el ejercicio paulatinamente de sus derechos, dejando atrás la posición de poder de los padres sobre la niñez y adolescencia.

Dentro el desarrollo y búsqueda del reconocimiento de este nuevo derecho se dan posiciones, siendo una aquella que trataba al menor como un sujeto de control social, es por tal motivo que el principio por el cual la niñez y adolescencia lo considera como “sujeto de derechos”, es decir se le reconocen la totalidad de sus derechos pudiendo este ejercerlos en su totalidad sin que la edad le imposibilite el no ejercicio de los mismos.

El reconocimiento del derecho en la libertad de opinión encierra dentro de si el principio de la participación, en todo lo que se refiere a la expresión del niño, en lo que refiere a sus creencias, sentimientos y opiniones en toda problemática que le afecte, así como en condición de su madurez pueda plantear una posición, es así que la sociedad debe escuchar a su voz dejando de lado la concepción del niño como incapaz de interpretar la realidad de la que es parte.

Las fuentes más próximas que de manera general han contribuido al desarrollo de esta nueva rama del derecho son las recomendaciones de carácter internacional producida en congresos, así como la gran influencia de la Organización de las Naciones Unidas de manera general y de manera particular los tratados multilaterales así como bilaterales.



## **2.2 Derechos del Niño, Niña y Adolescente (NNA)**

La Convención internacional sobre los Derechos del Niño (CIDN) es un tratado internacional de las Naciones Unidas por el que los estados firmantes reconozcan los derechos del niño. La convención está compuesta por 54 artículos que consagran el derecho a la protección de la sociedad y el gobierno, el derecho de los menores de 18 años a desarrollarse en medios seguros y a participar activamente en la sociedad. La CIDN reconoce a los niños como sujetos de derecho, pero convierte a los adultos en sujetos de responsabilidades. Fue adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989.

Su origen fue la Declaración de Ginebra de 1924, redactada por Eglantyne Jebb, fundadora de la organización internacional Save the Children. La propuesta de Jebb fue aprobada por la Sociedad de Naciones el 26 de diciembre de 1924. La Organización de las Naciones Unidas aprobó en 1948 la Declaración Universal de los Derechos Humanos que, implícitamente, incluía los derechos del niño. Sin embargo, posteriormente se llegó al convencimiento de que las particulares necesidades de los niños debían estar especialmente enunciadas y protegidas.

Es el tratado internacional que reúne al mayor número de estados participantes. Ha sido ratificada por todos los estados del mundo, con la excepción de Somalia y Estados Unidos. Esta convención está desarrollada o complementada por los siguientes protocolos:

- Protocolo facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño relativo a la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de niños en la pornografía; Resolución A/RES/54/263 del 25 de mayo de 2000, entrada en vigor el 18 de enero de 2002.

- Protocolo facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño relativo a la participación de niños en los conflictos armados, Resolución A/RES/54/263 del 25 de mayo de 2000, entrada en vigor el 12 de febrero de 2002.

A partir de la promulgación de la Convención de 1989 se ha ido adecuando la legislación interna a los principios contemplados en la Declaración. Aunque la legislación y el sistema jurídico de cada país suele ser diferente, casi la totalidad de los países han ido consagrando medidas especiales para su protección, a nivel legislativo e incluso derechos constitucionales. Entre los Derechos del niño destacan los siguientes:

- A la vida.
- A la salud.
- Al descanso, el esparcimiento, el juego, la creatividad y las actividades recreativas.
- A la libertad de expresión y a compartir sus puntos de vista con otros.
- A un nombre y una nacionalidad.
- A una familia.
- A la protección durante los conflictos armados.
- A la libertad de pensamiento, conciencia y religión.
- A la protección contra el descuido o trato negligente.
- A la protección contra el trabajo infantil y contra la explotación económica en general.

- A la educación, que será gratuita y obligatoria por lo menos en las etapas elementales.

Existiendo antecedentes doctrinales y principistas que sirvieron de marco para el nacimiento de un nuevo derecho autónomo e independiente denominado DERECHO DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA que son:

- El principio del niño como sujeto de derecho
- principio de la Integridad
- Principio de la no Discriminación
- Principio de la Autonomía Progresiva
- Principio del Interés Superior
- Principio de la Participación
- Principio de la Unidad de la Familia
- Principio de la Proporcionalidad

### **2.2.1. El Interés Superior del Niño**

Este principio fue consagrado por la Declaración de los Derechos del Niño de 1959 y refirmando los diferentes estudios del tema constituyendo el eje tutelar y filosófico espiritual y transversal de la normativa y se refiere al reconocimiento de los derechos de la niñez y adolescencia por sobre los derechos de los demás y deben ser tomados en cuenta por las autoridades públicas, privadas, tribunales de justicia, autoridades administrativas, órganos legislativo, de la sociedad, la comunidad y la propia familia, el interés superior prevalecerá porque se traduce en la plena vigencia y ejercicio efectivo de sus derechos.

Desde el reconocimiento explícito de un catálogo de derechos, se superan las expresiones programáticas del “interés superior del niño” y se afirma que el interés superior del niño es la plena satisfacción de sus derechos. El contenido del principio son los propios derechos; interés y derechos, en este caso, se identifican. Todo “interés superior” pasa a estar mediado por referirse estrictamente a lo “declarado derecho”; por su parte, sólo lo que es considerado derecho puede ser “interés superior”.<sup>25</sup>

Antes de la Convención, la falta de un catálogo de derechos del niño hacía que la noción de “interés superior” pareciera remitir a algo que estaba más allá del derecho, una especie de interés colectivo o particular que pudiera imponerse a las soluciones estrictamente de “derecho”. Es cierto que, en ausencia de normas que reconozcan derechos y ante la precariedad del status jurídico de la infancia, una norma que remitiera al “interés superior del niño” podía orientar positivamente, aunque sólo fuera ocasionalmente, decisiones que de otro modo quedarían entregadas a la más absoluta discrecionalidad. Sin embargo, una vez reconocido un amplio catálogo de derechos de los niños no es posible seguir sosteniendo una noción vaga del interés superior del niño.

La Convención ha elevado el interés superior del niño al carácter de norma fundamental, con un rol jurídico definido que, además, se proyecta más allá del ordenamiento jurídico hacia las políticas públicas e, incluso, orienta el desarrollo de una cultura más igualitaria y respetuosa de los derechos de todas las personas. Así lo ha reconocido el Comité de los Derechos del Niño, establecido por la propia Convención, que ha señalado que el interés superior del niño es uno de los principios generales de la Convención, llegando a considerarlo como principio “rector-guía” de ella.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> CILLERO BRUÑOL, MIGUEL. El interés superior del niño en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007. Pág. 131.

<sup>26</sup> Ibidem. Pág. 128.

## 2.3 La Trata de Personas

El “Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños”<sup>27</sup>, complementario de la “Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional”, consagra en su artículo 3 ° una definición contemporánea de la trata de personas:<sup>28</sup>

- a) Por “trata de personas” se entenderá la captación, el transporte, el traslado, la acogida, o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos;
- b) El consentimiento dado por la víctima de la trata de personas a toda forma de explotación que se tenga la intención de realizar descrita en el apartado a) del presente artículo, no se tendrá en cuenta cuando se haya recurrido a cualquiera de los medios enunciados.
- c) La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de un niño con fines de explotación se considerará “trata de personas” incluso cuando no se recurra a ninguno de los medios mencionados en el apartado a) del presente artículo; y
- d) Por niño se entenderá toda persona menor de 18 años”.

---

<sup>27</sup> 1 Artículo 1 del Protocolo. Inc.1. El presente Protocolo complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la delincuencia organizada transnacional y se interpretará juntamente con la Convención.

<sup>28</sup> MERCOSUR. Guía de Buenas Prácticas en relación a la Asistencia Jurídica en materia de Trata de Personas entre los Estados Partes y Asociados del Merco Sur. Editorial OIT. Asunción del Paraguay. 2007. Pág. 12-15.

El Protocolo de Palermo amplía el concepto de trata de personas para varias modalidades de explotación, tales como la trata para la remoción de órganos y la trata para el trabajo esclavo. Sin embargo, como se demuestra en el cuadro comparativo de legislación nacional, los distintos países del MERCOSUR y Asociados aún no poseen legislación penal adecuada a esta definición. No obstante, muchos de ellos se encuentran en vías de su modificación mediante proyectos de ley que se discuten en la actualidad.<sup>29</sup>

La trata constituye un hecho delictual complejo que se configura por tres elementos:

- i) la realización de una o más de las conductas descritas en el artículo 3 .a - captación, transporte, traslado, acogida o recepción;
- ii) recurriendo para ello a un medio - fraude, engaño, abuso de poder - entre otros;
- iii) presencia de una finalidad, que genéricamente se identifica con la explotación de un ser humano, y que podrá consistir en la explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o prácticas análogas, la servidumbre, la extracción de órganos, etc.<sup>30</sup>

Para el caso de víctimas menores de 18 años, el Protocolo señala que se configurará trata incluso cuando no se recurra a ninguno de los medios ya enunciados.

En la trata de personas, la entrada irregular no necesariamente tiene que ocurrir para que el crimen sea cometido. A demás, la trata de personas tiene que involucrar algún tipo de explotación y siempre habrá una persona explotada que será la víctima.<sup>31</sup>

---

<sup>29</sup> Ibidem.

<sup>30</sup> Ibidem.

<sup>31</sup> Ibidem.

### 2.3.1 Características

La trata de personas, como fenómeno, se caracteriza por la presencia de ciertos aspectos tales como:<sup>32</sup>

- El desplazamiento o traslado de las víctimas tanto dentro como fuera del territorio nacional;
- La intención de explotar a las víctimas en diversas modalidades: sexual, laboral, esclavitud y prácticas análogas, como así también para extracción de órganos;
- Un beneficio de cualquier índole para los tratantes, lo que constituye la motivación principal del ilícito;
- La existencia de una demanda en el país de destino en relación a las actividades en las que generalmente son explotadas las víctimas;
- El alto grado de vulnerabilidad de las víctimas por las condiciones de explotación, desarraigo y desvinculación en las que se encuentran en los lugares de destino;
- La falta de consentimiento o el consentimiento viciado por engaño, fraude, amenaza u otros medios, y también en los casos de una niña, niño o adolescente;
- En el proceso de la trata suele intervenir más de una persona; en tal sentido los tratantes habitualmente pertenecen a grupos relacionados con la delincuencia transnacional organizada.

---

<sup>32</sup> Ibidem.

Los elementos de la trata de personas son:

- El acto (qué se hace): la acción de captar, transportar, trasladar, acoger o recibir personas.
- Los medios (cómo se hace): amenaza o uso de fuerza, coacción, rapto, fraude, engaño, abuso del poder o de una situación de vulnerabilidad, o la concesión de pagos o beneficios en cambio del control de la vida de la víctima.
- Objetivo (por qué se hace): para fines de explotación, que incluye prostitución, explotación sexual, trabajos forzados, esclavitud, retirada de órganos y prácticas semejantes.

Existe explotación en cualquiera de los siguientes supuestos:<sup>33</sup>

- a) Cuando se redujere o mantuviere a una persona en condición de esclavitud o servidumbre o se la sometiere a prácticas análogas;
- b) Cuando se obligare a una persona a realizar trabajos o servicios forzados;
- c) Cuando se promoviere, facilitare, desarrollare o se obtuviere provecho de cualquier forma de comercio sexual;
- d) Cuando se practicare extracción ilícita de órganos o tejidos humanos.

También se puede ordenar según el orden de acontecimientos:<sup>34</sup>

- El reclutamiento, este puede ser por engaño o forzoso y tiene la participación de un reclutador.

---

<sup>33</sup> MARTÍN QUIJANO, MAGALI. Migración irregular y tráfico de personas: Nuevos problemas para América Latina y el CaribeAldea Mundo [en línea] 2007, 11 (noviembre-abril) : [fecha de consulta: 5 de octubre de 2012] En: <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=54302205>>

<sup>34</sup> Ibidem.



- Transporte, a partir de aquí hasta la explotación la víctima está sometida a la coerción, el traslado puede ser entre regiones o a otros países. En este proceso participa los transportistas, los funcionarios corruptos, y los intermediarios del tratante.
- La explotación, aquí la víctima es sometida a la explotación, por el proxeneta o el explotador. Que se acredita sobre la víctima un derecho de propiedad totalmente ilegal.

### **2.3.2 En Relación a las Víctimas**

Ningún Estado firmante del Protocolo de las Naciones Unidas para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños puede judicializar a una persona que haya sido víctima de trata de personas, por cualquier delito que haya cometido, en relación con su experiencia como víctima de este delito.<sup>35</sup> Es responsabilidad del Estado proteger la privacidad y la identidad de las víctimas de la trata de personas, en particular, entre otras cosas, previendo la confidencialidad de las actuaciones judiciales relativas a dicha trata. Cada Estado firmante del Protocolo debe considerar la posibilidad de aplicar medidas destinadas a prever la recuperación física, psicológica y social de las víctimas de la trata de personas.

La mayoría de las víctimas son mujeres y niños que son embaucados con sueños líquidos que se convierten en nada y aprovechándose de la vulnerabilidad de las víctimas convirtiéndoles en esclavos sexuales y/o laborales.<sup>36</sup>

---

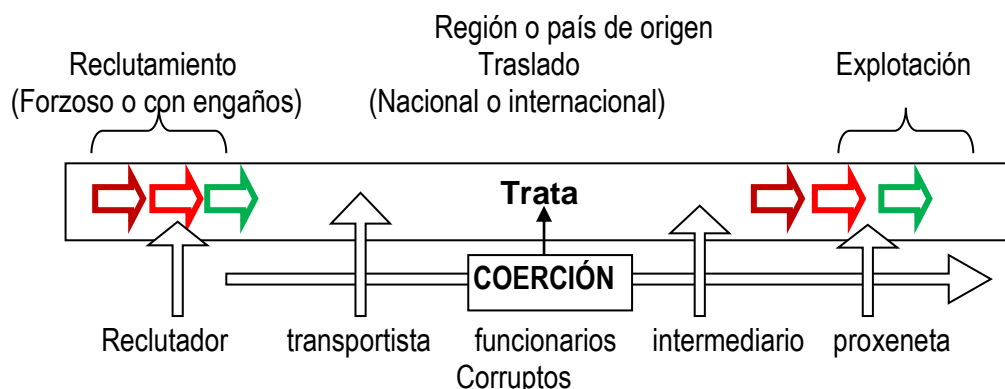
<sup>35</sup> MERCOSUR. Ob. Cit.

<sup>36</sup> Ibidem.

La clave para erradicar este mal es la unión y la cooperación mundial porque aún con la existencia de leyes he identidades que ayudan a las víctimas las secuelas que deja la trata de personas no se borran con el tiempo. Las experiencias traumáticas a las que son sometidos niños y mujeres inocentes trascienden el tiempo y atentan contra su salud pero más que nada contra su dignidad como seres humanos.

### 2.3.3 Trata De Niños Y Niñas

Todos y cada uno de los niños y niñas y adolescentes tienen derecho a que se respeten y cumplan sus derechos. Es responsabilidad del Estado, de la comunidad toda y de las familias velar y lograr su efectivo cumplimiento y luchar contra el delito de la trata para su prevención, persecución y sanción.<sup>37</sup>



Fuente: UNICEF. De qué se trata la Trata de niños, niñas y adolescentes? Buenos Aires. 2007.

La trata con fines de explotación sexual comercial, es una nueva forma de esclavitud, ocasionalmente llamada "prostitución", debido a que este delito se ha extendido de modo inquietante durante los últimos años en la región. Esta modalidad abarca casos de secuestros de niños, niñas y adolescentes para

<sup>37</sup> UNICEF. De qué se trata la Trata de niños, niñas y adolescentes?. Buenos Aires. 2007. Pág. 3.

transformarlos en verdaderos esclavos, carentes de todos los derechos, en objetos en poder de otros que dirigen sus acciones y su vida misma.

También, existe otra modalidad de la trata, la trata laboral, que se ocupa de arrastrar a trabajadoras y trabajadores, a veces con sus hijos e hijas, para mantenerlos en cautiverio mientras son explotados en tareas agrícolas, en talleres que confeccionan ropas y en distintas ocupaciones.

De acuerdo a la UNICEF, entre los factores que hacen más vulnerables a niños y niñas, se pueden citar:<sup>38</sup>

- Escaso conocimiento del tema, por parte de los padres y de la comunidad en general, lo que genera poca sensibilización y actitudes discriminatorias.
- Tolerancia social: el consentimiento de estas prácticas lleva a ser cómplice de estos delitos, y ello reproduce la cadena de impunidad.
- Influencia de los medios de comunicación, al reflejar la imagen de mujer como objeto sexual y reproducir los patrones de dominación masculina.
- La iniquidad hacia mujeres y niñas: la discriminación de género traducida en desigualdad legal y social es un caldo de cultivo para los tratantes.
- Falta de alternativas de oportunidades de inserción laboral y social.
- La pobreza: la necesidad económica eleva la vulnerabilidad ante los tratantes.
- La posibilidad de engañarlos con incentivos falsos.

---

<sup>38</sup> Ibidem.

- Insuficiencia de control (en terminales de transporte de pasajeros<sup>39</sup>) y denuncia adecuados para la persecución y sanción criminal a los tratantes, clientes y funcionarios cómplices involucrados.
- Escasas campañas informativas sobre este tema.

En la captación puede haber diferentes grados de coerción, pero en los casos donde hay seducción y engaños de índole afectuosa, suele pasar desapercibida. El reclutamiento incluye todas las formas de seducción, incitación o coacción.

Hay diversos métodos utilizados para reclutar a las víctimas, que varía según el caso:

- Secuestro
- Ofertas laborales engañosas (ofrecen un empleo tradicional lejos del domicilio y en realidad es la captación para una red de trata),
- Compra y venta de personas.

Suele ocurrir que el reclutador sea una persona conocida de la víctima o alguien que realice un seguimiento de la posible víctima, para encontrar su lado más vulnerable. El proceso de captación atraviesa diferentes momentos, que van desde el ofrecimiento de una “invitación” atractiva, hasta el despojamiento de su identidad, con el objetivo de adoctrinarla.

Durante el tiempo que la víctima está recluida, se encuentra expuesta a situaciones de vulnerabilidad física y mental (sometimiento a condiciones inhumanas, malnutrición, inexistencia de asistencia médica, amenazas recurrentes a la víctima y a su familia, golpes, abortos forzados, e incluso la muerte).

---

<sup>39</sup> Entre paréntesis es nuestro.

## 2.4 El Servicio Público

La locución servicio público no se refiere a la persona o Ente que la presta o realiza, sino que se refiere al destinatario del mismo, es decir, a quien dicho servicio va dirigido. “Servicio Público no es otro servicio que servicio para el público”.<sup>40</sup>

La noción de “servicio público”, es fundamental en el derecho administrativo, es una de las más discutidas, y posiblemente no exista una más imprecisa. El concepto de “servicio público” es uno de los conceptos del derecho administrativo que precisa adaptarse a los cambios que se vienen operando a la luz del proceso de transformación del Estado, que como consecuencia de las “privatizaciones”, ha apelado a los particulares para la satisfacción de necesidades públicas.<sup>41</sup>

El concepto genérico de servicio público, hace alusión al “concesionamiento de un servicio público”, constituye el instrumento adecuado para regir la gestión privada de actividades encaminadas a satisfacer las necesidades primordiales de la comunidad, de naturaleza económica, en la medida en que se garanticen los derechos de los prestatarios y el interés de los usuarios o clientes.<sup>42</sup>

Debido a esta situación, algunos autores consideran que el concepto de “servicio público” se encuentra en crisis y creen oportuna su eliminación a los efectos de resolver los problemas que plantea la gestión privada en esta clase de actividades. El problema principal radica en que algunas actividades que son privadas son incluidas y reguladas como verdaderos servicios públicos. Tampoco puede considerarse como servicio público a toda actividad del Estado, ni a toda actividad administrativa del Estado. De manera tal que, para dar solución a algunos de los problemas que se plantean (especialmente los del

---

<sup>40</sup> GRUNAUER DE FALÚ, MARÍA CRISTINA. Manual de Derecho del Transporte Terrestre. Buenos Aires. 2011. Pág. 230.

<sup>41</sup> Ibidem.

<sup>42</sup> Ibidem.

transporte de pasajeros), deben clarificarse algunos conceptos referidos al “servicio público”.

A los efectos de proceder al análisis de la naturaleza jurídica de la prestación del servicio de transporte (tanto de pasajeros como de mercaderías) es necesario precisar la noción del servicio público, a fin de determinar el régimen jurídico aplicable en cada caso.

No todos los transportes son considerados “servicios públicos”, ya que algunos se encuentran definitivamente fuera del régimen por su propia naturaleza. Sería el caso de los transportes de mercaderías realizados por vía automotor, como por ejemplo, por camiones o automóviles. En estos transportes no se consideran “servicios públicos” sino privados.

En los transportes de pasajeros, la cuestión de su prestación como servicio público es un poco más compleja, dado que algunos encuadran perfectamente en el concepto (los regulares prestados mediante servicios de ómnibus) pero otros se encuentran discutidos (taxis) o muy discutidos (remises, especiales, excepcionales etc.), según los casos.

Para considerar a una determinada actividad como un servicio público, debe determinarse previamente si de las contingencias de tiempo y lugar de un determinado pueblo, se considera que tal actividad es necesaria al conjunto de los habitantes, o sea si satisface un “interés colectivo”. Este concepto es indiscutido y simple. El servicio público debe ser prestado para cubrir necesidades de interés general, y no particulares. Es necesario distinguir la necesidad general de la colectiva. La alimentación, por ejemplo, es una necesidad general, desde el momento que la sienten todos los hombres. El transporte colectivo, en cambio es necesidad colectiva pero no general, dado

que en tanto algunos lo necesitan, otros no, pues utilizan sus propios medios de desplazamiento.<sup>43</sup>

El concepto de necesidad colectiva debe referirse al de una necesidad sentida por una porción apreciable del respectivo conglomerado de personas. Esas necesidades colectivas se satisfacen mediante prestaciones materiales en especie, periódicas y continuas.

“La creación de los servicios públicos procede por disposiciones de la Constitución de la República o por previsiones de ley. Crear un servicio público significa que el Estado ha decidido suministrar prestaciones directa o indirectamente a la colectividad, bien sea que el Estado asuma la administración, la gerencia o el manejo de una actividad para satisfacer de manera regular y continua cierta categoría de necesidades de interés colectivo teniendo la iniciativa y el control sobre esta prestación a cargo de los particulares”<sup>44</sup>.

En los servicios públicos, el particular actúa siempre como “usuario” de los mismos. La prestación que se ofrece al usuario es de carácter material y está constituida por la realización de un servicio o el uso de un medio técnico, etc., por lo que no integraría el concepto de “servicio público” aquella actividad administrativa ejercida por el Estado en su función de soberano.

### **2.4.1. Caracteres de los Servicios Públicos**

Se dice que los servicios públicos deben reunir las características de Continuidad, Regularidad, Igualdad y Generalidad:<sup>45</sup>

- Continuidad: Quiere decir que la prestación no puede paralizarse ni interrumpirse, ya que se ha establecido a favor de toda la comunidad.

---

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Ibidem. Pág. 232.

<sup>45</sup> Ibidem. 317.

- Regularidad: Es regular cuando se cumple en forma correcta y de acuerdo con la reglamentación vigente. Este carácter se vincula con los reglamentos de orden interno que constituyen normas administrativas para su funcionamiento.
- Igualdad: El servicio debe prestarse en igualdad de condiciones, pero ello no impide que se establezcan diversas categorías de usuarios, manteniéndose en estricta igualdad a todos los que están en la misma situación. La prestación debe ser igual para todos los habitantes que dentro de una misma situación estén en condiciones de solicitar su beneficio. Tiende a evitar la discriminación en la prestación del servicio.
- Generalidad: El servicio debe ser para todas las personas y no para determinadas personas. El servicio no puede negarse a aquellas personas que lo soliciten, si están en condiciones reglamentarias.

## **2.5 El Transporte Automotor de Pasajeros**

La importancia de la traslación de un punto a otro de personas, por medio y espacios diferentes, ha crecido en dimensión e importancia económica y social.

El contrato de transporte de personas es motivo de millones de contrataciones diarias, lo que conlleva a ilimitados problemas o situaciones particulares entre los contratantes y terceros debido al crecimiento e importancia de esta actividad. Esta problemática creciente motiva al análisis y estudio de la materia.

El estudio del derecho del transporte está íntimamente ligado al del derecho del tránsito, tránsito es transporte, es trasladar. El traslado requiere de una determinada infraestructura y normas regulatorias de la circulación necesarias para evitar el caos en el desplazamiento de los vehículos utilizados por las diferentes vías.



Para el derecho de tránsito, la carga o persona transportada, no es lo relevante, pues sólo le interesa la fluidez o trayectoria del mismo. En éste la carga o persona transportada sólo es objeto de estudio en cuanto pueda constituir un peligro potencial o real en el trayecto (así lo era con el transporte de esclavos), en definitiva lo que más interesa al derecho de tránsito es la circulación por determinadas vías públicas.<sup>46</sup>

En el derecho de transporte, lo más importante (lo esencial) es la carga o la persona transportada, y esto constituye su objeto principal de estudio; pero también lo es el vehículo que transporta, en cuanto a las condiciones de seguridad, control, etc.<sup>47</sup>

De allí que ambos derechos tienen contactos que pueden superponerse en algunas legislaciones.

El transporte (en este caso de personas como objetos transportados) puede efectuarse por medio de vehículos: automotores o ferroviarios (espacio terrestre); aeronaves (espacio aéreo); buque (espacio acuático); objeto espacial (espacio ultraterrestre).

### **2.5.1 Transporte de Personas**

Definición: “El contrato de transporte de personas denominadas pasajeros, es aquel mediante el cual el empresario transportista asume la obligación de trasladarlo de un lugar determinado previamente a otro de destino, mediante el pago o promesa de pago de un precio en dinero, generalmente denominado tarifa”.<sup>48</sup>

- Caracteres: Es bilateral, oneroso, de tracto sucesivo, nominado y atípico, puesto que la ley le ha omitido disciplinarlo específicamente.

---

<sup>46</sup> GRUNAUER DE FALÚ, MARÍA CRISTINA. Ob. Cit. Pág. 5.

<sup>47</sup> Ibidem. Pág. 15

<sup>48</sup> Ibidem. Pág. 69.

El contrato nominado y típico con el cual el transporte de personas guarda mayor analogía es el contrato de transporte de mercaderías; por ello sus normas son de aplicación supletoria para solucionar los conflictos jurídicos que dimanen de ese acto jurídico.

- Forma y Prueba: El contrato de transporte de pasajeros debe probarse por escrito; cuando se trate de transporte efectuado por servicios regulares, se prueba con el “billete de pasaje”.

La ausencia, irregularidad o pérdida del billete de pasaje no perjudica la existencia ni validez del contrato de transporte.

## **2.5.2 Derechos y Obligaciones**

Del contrato de transporte emergen derechos y obligaciones para las partes intervinientes.

Al hablar de obligaciones en el transporte, decimos que las mismas se caracterizan porque son obligaciones de dar o hacer mientras que las de no hacer son escasas. Tratándose de un contrato de ejecución continuada, observamos tres períodos claramente definidos donde los sujetos tienen que actuar acorde a las disposiciones contractuales.

Si el transportador acepta pasajeros sin expedir billete de pasaje no podrá ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

El boleto de pasaje, que adquiere el pasajero debe contener:

- Número de orden.
- Lugar y fecha de emisión.
- Punto de partida y destino.

- Nombre y domicilio del transportador.

Las obligaciones del transportador y del pasajero, son las siguientes:<sup>49</sup>

Obligaciones del Transportador:

- Trasladar al pasajero al lugar convenido.
- En el horario, itinerario y escalas convenidas.
- Si el viaje es *interrumpido*, el pasajero tiene derecho al reembolso del pasaje por el trayecto no realizado y los gastos que le ocasionan continuar el viaje. Si *no se realiza*, el pasajero tiene derecho a la devolución del precio.
- Seguridad: hacer llegar al pasajero sano y salvo.

El “contrato de transporte”, a diferencia del mero traslado o circulación, se caracteriza fundamentalmente porque existen sujetos y objetos contractuales. Los sujetos (cargador-porteador, pasajero-transportista) asumen determinadas prestaciones a cambio de otras del otro sujeto.

La prestación principal a que se obliga el transportista, es la realización del traslado a destino de las personas o cosas confiadas a él. Se agrega a esta obligación principal la de custodia de la cosa o de seguridad del pasajero. Por su parte la contraparte, cargador (cosas), pasajero (personas) se obligan, a cambio de ser trasladados, a pagar un precio en dinero. En el transporte de personas se denomina tarifa, en el de carga o mercaderías porte o flete.

Se puede decir entonces, que hay contrato de transporte de pasajeros cuando “una parte denominada empresario transportista se obliga a trasladar a personas de un lugar a otro, de un punto de partida a uno de destino y a

---

<sup>49</sup> Ibidem.

mantenerla indemne durante todo el viaje, y la otra denominada pasajero, a pagar un precio denominado tarifa como prestación”.

### **2.5.3 Obligaciones del Pasajero**

Antes del Transporte

- Adquirir su pasaje en los lugares habilitados al efecto (las empresas no responden por los perjuicios que sufra el pasajero que adquiere su boleto en otro lugar o cuando no los recibe de manos del empleado que atiende en ventanilla.
- Controlar su pasaje y efectuar las reclamaciones que correspondan en tiempo oportuno.
- Pagar el exceso de equipaje.
- Ascender al vehículo por los lugares indicados por las disposiciones legales (prohibición de hacerlo cuando está en movimiento.
- Presentarse en el lugar de partida en el horario indicado.
- Presentar su boleto cuando sea pedido por el guarda u otros empleados de la empresa debidamente autorizados al efecto.

Durante el Transporte:

- Ocupar el lugar indicado en el boleto o por la reglamentación para ese tipo de pasaje, dentro del vehículo;
- Respetar los asientos o lugares reservados.
- Observar una conducta que resulte acorde con el decoro y las buenas costumbres y que sea respetuosa de la comodidad y seguridad de los demás viajeros.

- Exhibir su boleto toda vez que le sea solicitado por el guarda o empleado de la empresa habilitado a tal efecto.
- Acatar las observaciones efectuadas durante el transporte por el personal de las empresas.<sup>50</sup>

#### **2.5.4 Derechos del Pasajero**

- Derecho de viajar
- De ser transportado hasta el lugar de destino indicado en el boleto, conforme a las normas legales y reglamentarias.
- Ocupar el lugar o asiento indicado en el boleto.
- Reservar, dejando algún objeto personal, el asiento no enumerado cuando deba abandonarlo temporalmente;
- Llevar gratuitamente en calidad de equipaje bultos que no se excedan de los límites de pesos tolerables según el tipo de transporte de que se trate.
- A descender del vehículo en las condiciones reglamentarias (no en movimiento y en las paradas habilitadas) en la localidad que desee, antes del punto final del viaje.
- A gozar pacíficamente del viaje;
- A asentar sus quejas y observaciones en el libro respectivo que debe existir en todas las estaciones o terminales.

---

<sup>50</sup> Ibidem. Pág. 222.

# **CAPÍTULO III**

## **TRATAMIENTO JURIDICO SOBRE LA PROTECCION DEL NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE**

### **3.1. El Niño, Niña y Adolescente (NNA)**

En tiempos antiguos se establece a la protección del menor como un acto inmediatamente religioso, la creencia de la vida después de la muerte, exigía el tener en la tierra herederos que pudieran rendir culto a los muertos, un rito religioso sin el cual el alma moría irremediablemente ó vagaba entre los vivos como alma en pena, siendo que los únicos que podían rendir culto al alma eran los descendientes que quedaban en la tierra.

Siendo que la atención y cuidado del niño reconoce antecedentes remotos y que en sus inicios presentaba una serie de motivaciones distintas a las actualmente establecidas.

Buscando una atención integral del niño, la defensoría brinda protección al menor. Atiende varios aspectos, colma vacíos, salva los obstáculos sociales: el de una niñez desviada o en trance de desviarse, y el de una paternidad frustrada o descuidada”<sup>51</sup>

Se tiene que tomar en cuenta que la Defensoría de la Niñez y Adolescencia es “la institución de protección del menor en estado de abandono, por lo cual se procura el marco sociocultural de pertenencia primaria de la que carecía o que se encontraba desestabilizado”<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> A. BORDA, Guillermo. Manual de Derecho de Familia. XI Edición. Editorial Perrot. Buenos Aires. 1993. Pág. 321.

<sup>52</sup> D' ANTONIO, Daniel Hugo. Derecho de Menores . IV Edición. Editorial Astrea. Buenos Aires. 1994. Pág. 260

En Bolivia, el Código Civil Santa Cruz de 1831 establecía instituciones del ámbito del Decreto Familiar refiriéndose al cuidado y protección del menor en sus artículo 179 señalando que “ la protección estaría dentro de las funciones del Estado”<sup>53</sup>

La Constitución Política del Estado de 1967 en su artículo 197 señalaba “un código especial regulara las relaciones familiares “, es desde entonces, que existe un mandato expreso para la creación de un código que regule las relaciones de familia, este código se refería en su libro II Título III sobre la protección de los menores.

Siendo evidente que en el ordenamiento jurídico boliviano, la protección y el cuidado del niño fue establecida en principio como una institución de Derecho Civil, Derecho de Familia, para ser considerada posteriormente por el código del Menor de 1975, su modificación de 18 de Diciembre de 1992 y actualmente lo regula el Código Niño, Niña y Adolescente ( Ley N° 2026 de 27 d Octubre de 1999 ), constituyéndose la institución de Defensorías como una forma de establecer la protección y atención a la familia y solucionar el abandono del cual eran producto niños y niñas desamparados y carentes de familia.

En la actualidad el Código Niño, Niña y Adolescente (Ley N° 2026) plantea a la Defensoría de la Niñez y Adolescencia como una “institución que se establece en función del interés superior del niño, niña o adolescente”.<sup>54</sup>

Las Defensorías de la Niñez y Adolescencia son un servicio permanente de protección y defensa socio-jurídica que funciona en cada Gobierno Municipal y en las instituciones públicas y privadas sin fines de lucro de atención a Niños, Niñas y Adolescentes legalmente establecidas, constituyendo la instancia

---

<sup>53</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA. Código Civil Santa Cruz., Artículo 197.

<sup>54</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley N° 2026 Código Niño, Niña y Adolescencia. Gaceta Oficial de Bolivia. 2007. Artículo 57.

promotora que vela por la protección y el cumplimiento de los Derechos de los niños, niñas y adolescentes.

El Sistema de Regulación Municipal fue creado con el objeto de regular, supervisar y controlar la operación de servicios públicos municipales, ha elaborado el Proyecto de Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses para mejorar la calidad, infraestructura, accesibilidad, continuidad, funcionalidad y operatividad del servicio, dicho proyecto responde a políticas que el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha asumido para la Regulación, llenando los vacíos legales relacionados con la administración y operaciones de servicios de transporte de pasajeros y otros servicios complementarios.

La Ley N° 031 Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bólvarez” en su artículo 96, párrafo VII, otorga como competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, entre otras, la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano desarrollar y promover, con este nuevo marco Constitucional y legal.

El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha elaborado una propuesta de Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano para su jurisdicción documento que recoge las demandas ciudadanas de la “I Cumbre Social Por Un Mejor Transporte Para La Paz” llevada a cabo el mes de marzo del 2011 en la cual participaron además de la sociedad civil organizada, el sector del transporte e instituciones que tiene que ver con la temática así también expertos con la materia, fortaleciéndose así con la “II Cumbre Social Por Un Mejor Transporte Para La Paz” ocasión en la que participaron aproximadamente 300 personas representantes de distintas organizaciones vecinales, cívicas, gremiales e instituciones profesionales.



## **3.2. Normativa Nacional**

### **3.2.1. Constitución Política Del Estado Plurinacional De Bolivia**

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, con relación al tema, en los artículos 60, 61, establece de manera tácita la entidad que brinde la protección, prevención y restitución de los derechos de los niños y adolescentes estableciendo la prioridad del interés superior del niño, niña y adolescente, asimismo de manera paralela los gobiernos autónomos municipales dentro de sus atribuciones constitucionales establecidas en el Art. 303 numeral 2, deben promover proyectos a favor de la niñez y adolescencia

### **3.2.2. Ley N° 2026 Código Niño, Niña y Adolescente**

Esta Ley, en su artículo 127° (autorización), señala “Todo adolescente que sea trasladado de una localidad a otra para realizar cualquier tipo de trabajo precisa de la autorización escrita de los padres o responsables. Asimismo, se comunicará este traslado a la Defensoría de la Niñez y Adolescencia de su jurisdicción.”

En el artículo 132° (responsabilidad para la efectivización de derechos), estipula “Las Defensorías de la Niñez y Adolescencia y las dependencias pertinentes de las Direcciones Departamentales de Trabajo, tienen la responsabilidad de velar y asegurar para que se efectivicen los derechos y la protección integral establecidos por el presente Título.

En el artículo 158° establece la prioridad de prevención, al señalar “El Estado y la sociedad en su conjunto están en la obligación de dar prioridad a la prevención de situaciones que pudieran atentar contra la integridad personal de niños, niñas o adolescentes y los derechos reconocidos en el presente Código, quedando responsables de adoptar las medidas que garanticen su desarrollo integral.” Donde la “La inobservancia a las normas de prevención, importará

responsabilidad a la persona natural o jurídica que incurriera en ella, la obligación de reparar el daño ocasionado ya sea por acción u omisión, sin perjuicio de lo dispuesto por otras leyes

En relación al tema lo regula en su artículo 194<sup>55</sup> entendiendo por Defensorías de las niñez y adolescencia al servicio municipal gratuito de defensa y protección socio jurídica dependiente de cada gobierno municipal<sup>56</sup>

En el artículo 195, establece la organización y funcionamiento de las Defensorías de acuerdo a las características y estructura administrativa del Gobierno Municipal correspondiente.

En el artículo 196, señala que “Son atribuciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, bajo responsabilidad funcionaria: 1. Presentar denuncia ante las autoridades competentes por infracciones o delitos cometidos en contra de los derechos de niños, niñas y adolescentes e intervenir en su defensa en las instancias administrativas o judiciales sin necesidad de mandato expreso.

### **3.2.3. LEY 054 (8-Noviembre-2010). Ley de Protección Legal de Niñas, Niños y Adolescentes**

Ley que modifica el Código Penal, en observancia de la protección al menor. Tiene por fundamento constitucional los Artículos 60 y 61 de la Constitución Política del Estado en cuanto la función primordial del Estado de proteger a la niñez y la adolescencia. Así como, proteger la vida, la integridad física, psicológica y sexual, la salud y seguridad de todas las Niñas, los Niños y Adolescentes.<sup>57</sup>

---

<sup>55</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley Nº 2026. Artículo 84.

<sup>56</sup> *Ibíd.*

<sup>57</sup> REPÚBLICA DE BOLIVIA. Ley 054 (8-Noviembre-2010). LEY DE PROTECCIÓN LEGAL DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES. Art. 1º.

Entre los artículos del Código Civil, en relación al tema de investigación, relativo a viajes de menores, se pueden mencionar los siguientes:

Artículo 2. (Modificación al Artículo 246 del Código Penal).

**“Artículo 246. (Substracción de una Niña, Niño, Adolescente o Jurídicamente Incapaz).-** El que substrajere a un menor de dieciséis años o a un jurídicamente incapaz, de la potestad de sus padres, adoptantes, tutores o curadores, y el que retuviere a la niña, niño o adolescente contra su voluntad, será sancionado con privación de libertad de cinco a diez años.

La misma pena se aplicará si la víctima tuviere más de dieciséis años y no mediare consentimiento de su parte.” (Modificación)

Artículo 3. (Modificación al Artículo 247 del Código Penal).

**“Artículo 247. (Inducción a la Fuga de una Niña, Niño, Adolescente o Jurídicamente Incapaz).-** El que indujere a fugar a un menor de dieciséis años o a un jurídicamente incapaz o con su consentimiento y para el mismo fin lo substrajere de la potestad de sus padres, tutores o curadores, incurrirá en privación de libertad de dos a cuatro años.

La misma pena se aplicará al que retuviere a la niña, niño o adolescente o jurídicamente incapaz contra la voluntad de ambos padres, tutores o curadores.”

Modifícase el Artículo 291 del Código Penal, en la forma siguiente:

**“Artículo 291. (Reducción a la Esclavitud o Estado Análogo).** El que redujere a una persona a esclavitud o estado análogo, será sancionado con privación de libertad de dos a ocho años.

Si la víctima del delito resultare ser Niña, Niño o Adolescente, la pena privativa de libertad será de ocho a dieciséis años.”

Inclúyase el Artículo 321 Bis. En el Código Penal, el siguiente:

**“Artículo 321. Bis (Tráfico de Personas).** Quien induzca, promueva o favorezca la entrada o salida del país o traslado dentro del mismo, de personas para que ejerzan la prostitución, mediante engaño, violencia, amenaza o las reduzca a estado de inconsciencia para este fin, será sancionado con privación de libertad de cuatro a ocho años. En caso de ser menores de dieciocho años, se aplicará la pena privativa de libertad de seis a diez años.

Cuando la víctima fuera menor de catorce años, la pena será de quince a veinte años, pese a no mediar las circunstancias previstas en el párrafo anterior.”

Modificase el Artículo 342 del Código Penal, en la forma siguiente:

**“Artículo 342. (Engaño a Personas Incapaces).** El que para obtener para sí o para otros algún provecho, abusando de las necesidades, de las pasiones o de la inexperiencia de una persona menor de dieciocho años o abusando del estado de enfermedad o deficiencia psíquica de una persona, aunque no esté en interdicción o inhabilitada, la indujere a realizar un acto que implique algún efecto jurídico perjudicial para ella o para otros, incurrirá en privación de libertad de tres a ocho años.”

### **3.2.4. Código Civil. Ley 12760 de Fecha 06 de Agosto De 1.975**

Esta normativa, específicamente tiene que ver con la capacidad del menor para suscribir un contrato, y la venta de un pasaje para trasladarse de un lugar a otro, utilizando un medio de transporte, es considerada una especie de contrato, por lo cual en el Código Civil, en el CAPITULO III, relativo a la **capacidad**, artículo 3, especifica:

Art. 3o- (CAPACIDAD JURÍDICA; LIMITACIONES)

Toda persona tiene capacidad jurídica. Esta capacidad experimenta limitaciones parciales sólo en los casos especialmente determinados por la ley. (Arts. 590, 591, 592 Código Civil)

Art. 4o- (MAYORÍA DE EDAD Y CAPACIDAD DE OBRAR). I. La mayoría de edad se adquiere a los veintiún años cumplidos.

II. El mayor de edad tiene capacidad para realizar por sí mismo todos los actos de la vida civil. (Art. 41 Const. Pol. Del Estado.- Art. 249 Código de Familia)

Asimismo, en relación a las acciones del menor, el mismo Código Civil, establece:

Art. 5o. (INCAPACIDAD DE OBRAR).

1. Incapaces de obrar son:

1) Los menores de edad, salvo lo dispuesto en los párrafos III y IV de este artículo y las excepciones legales.

2) Los interdictos declarados.

II. Los actos civiles correspondientes a los incapaces de obrar se realizan por sus representantes, con arreglo a la ley.

III. Sin embargo el menor puede, sin autorización previa de su representante, ejercer por cuenta propia la profesión para la cual se haya habilitado mediante un título expedido por universidades o institutos de educación superior o especial.

IV. El menor puede también administrar y disponer libremente del producto de su trabajo.

Pero, esta incapacidad, puede ser superada, en casos especiales, como el contraer matrimonio, como lo señala el Código de Familia.

### **3.2.5. Código de Familia D.L. 10426 de 23/08/1972. Elevado a Rango de Ley 996 de 04/04/1988**

Una de las formas para el menor de adquirir emancipación paterna, y al mismo tiempo de tener la capacidad de suscribir contratos, y en este caso de adquirir un pasaje y viajar libremente de un lugar a otro, es el contraer matrimonio.

En este sentido, el Código de Familia, en el capítulo II de los requisitos para contraer matrimonio, establece:

Artículo 44. — (Edad). El varón antes de los dieciséis años cumplidos y la mujer antes de los catorce años cumplidos, no pueden contraer matrimonio.

El juez puede conceder dispensa de edad por causas graves y justificadas.

Artículo 249. — (Situación del hijo menor de edad). El hijo menor de edad se halla sometido a la autoridad de sus padres hasta que llega a su mayoría o se emancipa.

Asimismo, el menor no puede hacer abandono de su hogar sin la autorización de sus padres, ni muchos menos viajar:

Artículo 259. (Abandono de la casa de los padres). El hijo no puede abandonar la casa de sus padres o la que éstos le han señalado en ejercicio de su autoridad. En caso de que se ausente sin permiso, puede obtenerse su restitución incluso con auxilio de la fuerza pública. Quedan a salvo las disposiciones sobre alistamiento militar y otras que establecen servicios civiles obligatorios.

Concretamente, en relación a la emancipación paterna y adquisición de una capacidad jurídica propia, se establece:

Artículo 360. (Emancipación por matrimonio). El menor que contrae matrimonio se emancipa de derecho. La disolución o anulación del matrimonio no le hace volver a su antigua condición

Por lo que el menor emancipado, puede:

ARTICULO 396. (Actos del emancipado).

La emancipación capacita al menor para regir su persona y bienes, como si fuera mayor de edad; pero el emancipado no puede realizar actos de disposición sin observar previamente las formalidades prescritas para enajenar o gravar los bienes de menores.

### **3.2.6. Ley N° 263 de 31 de Julio de 2012. Ley Integral Contra La Trata y Tráfico de Personas**

En su artículo 1, determina el objeto de la Ley, al establecer “La presente Ley tiene por objeto combatir la Trata y Tráfico de Personas, y delitos conexos, garantizar los derechos fundamentales de las víctimas a través de la consolidación de medidas y mecanismos de prevención, protección, atención, persecución y sanción penal de estos delitos.”

En el artículo 27, sobre controles migratorios, indica “Para el ingreso, salida y permanencia del territorio boliviano de personas nacionales y extranjeras, en especial de niños, niñas y adolescentes, el Ministerio a cargo de la Dirección General de Migración, en coordinación con las instituciones involucradas, deberá:

1. Diseñar e implementar protocolos de actuación nacional e internacional para la detección temprana de situaciones de Trata y Tráfico de Personas, y delitos conexos.
2. Denunciar de forma inmediata ante las autoridades competentes aquellos hechos que puedan constituir delitos de Trata y Tráfico de Personas, y delitos conexos, para su investigación.
3. Coordinar acciones con las entidades públicas que atienden y protegen a personas víctimas de Trata y Tráfico de Personas, y delitos conexos.”

En el artículo 34, se realiza modificaciones al Código Penal se modifican varios artículos del mismo, y entre ellos están:

“Artículo 281 Bis. (Trata de Personas).

- I. Será sancionado con privación de libertad de diez (10) a quince (15) años, quien por cualquier medio de engaño, intimidación, abuso de poder, uso de la fuerza o cualquier forma de coacción, amenazas, abuso de la situación de dependencia o vulnerabilidad de la víctima, la concesión o recepción de pagos por sí o por tercera persona realizare, indujere o favoreciere la captación, traslado, transporte, privación de libertad, acogida o recepción de personas dentro o fuera del territorio nacional, aunque mediare el consentimiento de la víctima, con cualquiera de los siguientes fines:

“Artículo 321 Bis. (Tráfico de Personas)

- I. Quien promueva, induzca, favorezca y/o facilite por cualquier medio la entrada o salida ilegal de una persona del Estado Plurinacional de Bolivia a otro Estado del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente, con el fin de obtener directa o indirectamente beneficio



económico para sí o para un tercero, será sancionado con privación de libertad de cinco (5) a diez (10) años.

Artículo 35. (Incorporación de Artículos al Código Penal). Se incorporan al Código Penal los Artículos 203 bis, 321 ter y 322, con el siguiente texto:

“Artículo 203 Bis. (Agravantes). La pena privativa de libertad de los delitos de falsedad material, falsedad ideológica o uso de instrumento falsificado, será agravada en un tercio cuando se cometan para facilitar la comisión de los delitos de Trata y Tráfico de Personas, y otros delitos conexos.

### **3.2.7. Ley N° 165 de 16 de Agosto de 2011. Ley General de Transporte**

En su artículo 6, relativo a sus principios, establece en los incisos f y g:

- a) Participación y control social. Se garantizará y facilitará la participación y control social sobre la gestión pública por parte de la sociedad civil organizada.
- b) Seguridad. El Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas y carga durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.

En el Artículo 31, relativo a las atribuciones de la autoridad regulatoria, establece en el párrafo I: “Los gobiernos autónomos departamentales y municipales en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción regularán el Sistema de Transporte Integral – STI.”

Y en párrafo III del mismo artículo, señala, que “Las autoridades regulatorias en los diferentes niveles tendrán las siguientes atribuciones:

1. Otorgar permisos y autorizaciones.
2. Promover y defender la competencia.
3. Realizar el seguimiento de obligaciones y fiscalización.
4. Resolución de conflictos.
5. Proteger los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores.
6. Colectar y difundir información.
7. Intervención preventiva.
8. Aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte.
9. Aprobar y verificar el régimen tarifario.”

En el artículo 67, se determina el carácter de necesidad y utilidad pública del transporte, al establecer que “se declara de necesidad y utilidad pública toda obra de infraestructura vial, instalaciones de terminales terrestres, ... destinada al servicio público, debiendo gozar prioritariamente de todos los privilegios que las leyes conceden para ese caso; ...”

En el artículo 75 define el carácter del transporte público, al señalar “El servicio de transporte público, se define como aquel que tiene como propósito general satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común; comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privadas.”

En lo relativo a las obligaciones de los usuarios del transporte en el artículo 115, señala:

Artículo 115. (Obligaciones de la usuaria y el usuario). Son obligaciones de la usuaria y el usuario de los servicios de transporte y de los servicios complementarios o auxiliares al servicio de transporte, en cuanto corresponda las siguientes:

- a) Facilitar toda la información necesaria y veraz sobre sus datos para la emisión del pasaje, destino, fecha, hora del viaje, número, tarifa y otros, así como de sus datos de contacto.
- b) Presentar sus documentos de viaje e identificación personal.
- c) Leer el contenido del pasaje y verificar que los datos insertos en el mismo sean los correctos.
- d) Declarar los objetos y/o documentos de valor en caso que sean transportados en el equipaje registrado y en los casos que corresponda contratar un seguro adicional por su cuenta.
- e) Cuidar su equipaje de mano, el operador no asume responsabilidad en caso de robo o sustracción.
- f) Mantener el respeto a la dignidad personal y profesional de las trabajadoras y los trabajadores que prestan los servicios.
- g) Cuidar los medios utilizados para su traslado, con el fin de garantizar su conservación y funcionamiento. Debe colaborar en mantener limpias las unidades de transporte y evitar el desecho de basura al exterior de los vehículos en el trayecto del viaje.
- h) Llegar a tiempo para cumplir con toda normativa relacionada al trabajo de entidades facilitadoras del transporte y sus controles correspondientes.

- i) Presentarse en mostradores del transportista para realizar su chequeo con la debida antelación al inicio de su viaje, de acuerdo a normativa del operador.
- j) Otros que se deriven de la aplicación de la Constitución Política del Estado y la presente Ley.

En el artículo 117, sobre el rol protector del estado, señala “El Estado a través de la autoridad competente protegerá y defenderá los derechos de las usuarias y los usuarios del Sistema de Transporte Integral – STI, al efecto desarrollará y aplicará mecanismos y procedimientos que garanticen que los derechos y obligaciones de usuarias o usuarios y operadores sean cumplidos.”

En relación a la regulación de las terminales terrestres de transporte automotor, la Ley en su artículo 212, establece:

“Artículo 212. (Regulación y fiscalización). El servicio público de terminal terrestre de pasajeros y carga es objeto de regulación y fiscalización. en las categorías de transporte interdepartamental e internacional, la regulación y fiscalización estará bajo la tuición de la autoridad competente del nivel central; en la categoría de servicio público de terminal terrestre interprovincial e intermunicipal, la regulación y fiscalización estará bajo tuición de la autoridad competente del nivel departamental.”

### **3.2.8. Ley Municipal Nº 15 de Transporte y Tránsito Urbano**

Esta norma municipal que regula el transporte y el tránsito urbano de la ciudad de La Paz y su interconexión con el resto del país, delimita sus alcances así:

**Artículo 3** (Alcance). La presente Ley Municipal alcanza en su aplicación a:

- a) La planificación, administración, gestión, supervisión, control y coordinación del Sistema de Movilidad Urbana, que integra los componentes de

transporte, tránsito y vialidad, en el Municipio de La Paz;

- b) La regulación, supervisión y control de la prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros, autorizado, incluyendo la asignación de rutas y recorridos;
- c) La administración de permisos municipales para el servicio privado de transporte de pasajeros y carga;
- d) La otorgación de permisos excepcionales para la circulación vehicular, estacionamiento, parada momentánea, cierre y uso de vía pública;
- e) La circulación vehicular y el ordenamiento de tránsito urbano en la jurisdicción del municipio de La Paz;
- f) La educación vial;
- g) La coordinación interinstitucional, sobre todos los aspectos relacionados con el Sistema de Movilidad Urbana; y
- h) La participación ciudadana y el control social.

Donde se puede destacar, en el inciso b) que dentro de sus alcances está el de la regulación, supervisión y control de la prestación del servicio público, entre el mismo, a la Terminal de Buses.

Y respecto a los principios que la motivan, establece:

Artículo 6 (Principios). Regirán para la presente disposición los siguientes principios:

- a) Principio Fundamental.- El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en ejercicio de su autonomía, define y determina el Sistema de Movilidad Urbana en su jurisdicción, consiguientemente su actividad administrativa municipal deberá garantizar la libre circulación de los actores involucrados

en la materia de transporte y tránsito urbano, bajo condiciones de seguridad y con el cumplimiento de las normas técnico - administrativas, inherentes a la materia.

- b) Principio de Transparencia.- Todos los actos administrativos que se generen en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en materia de transporte y tránsito urbano, serán actos públicos y de conocimiento para toda la comunidad.
- c) Principio de Seguridad Jurídica.- Las disposiciones emitidas en materia de transporte y tránsito urbano, gozan de estabilidad y presunción de legitimidad, surten efectos jurídicos obligatorios en tanto no sean derogadas, abrogadas, declaradas inconstitucionales, o revocadas.
- d) Presunción de Legalidad y Presunción de Legitimidad.- Las actuaciones de la administración pública por estar sometidas plenamente a la ley, se presumen legítimas, salvo expresa declaración judicial en contrario.

En este caso, destaca el principio de seguridad jurídica, necesaria para ejercer la protección al menor, a través de una regulación reglamentaria respecto a la venta de pasajes para su traslado de un lugar a otro, dentro de las normas establecidas por ley.

### **3.2.9. Reglamento de Actividades de Los Subsectores del Transporte. Decreto Supremo 28710 (11-Mayo-2006)**

Este Reglamento (D.S. 28710), establece en el artículo 1º, que tiene por “objeto, reglamentar las actividades de los subsectores del transporte.”

Y en la parte pertinente al operador de una terminal de buses, señala que:

### **Artículo 19.- (Obligaciones Del Operador)**

Todo Operador de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y servicio de Terminal Terrestre tiene las siguientes obligaciones:

- a) Cumplir con las disposiciones vigentes y con las Resoluciones Administrativas.
- b) Garantizar la calidad, seguridad y continuidad de los Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y Servicios de Terminal Terrestre.
- c) Presentar la información técnica y económica a la Superintendencia de Transportes y a otras autoridades competentes, en los plazos que se fijen al efecto.
- d) Cumplir con las normas técnicas de seguridad establecidas en los procesos de revisión técnica automotriz.
- e) Respetar los derechos de los Operadores de los Servicios de Terminal Terrestre.
- f) Prestar los servicios a los Usuarios de manera general, igualitaria y sin discriminaciones arbitrarias.

Destacan entre estas obligaciones, el inciso a) relativo a cumplir con las disposiciones vigentes y las Resoluciones administrativas de órganos competentes, así el de prestar los servicios a todo usuario en igualdad de condiciones (inciso f)

### **3.2.10. Reglamento de Defensa del Usuario de Transporte**

Artículo 5.- (Contenido del Pasaje) El pasaje debe contener necesariamente los siguientes datos:

- a) Nombre y apellidos del pasajero y/o del titular de la factura
- b) Número de documento de identidad y/o NIT del titular de la factura

Artículo 100.- (requisitos para el transporte de menores de edad) El operador debe exigir a las personas (padres o apoderados) que deseen adquirir pasajes para menores de edad que viajen solos la siguiente documentación: su cédula de identidad; copia de certificado de nacimiento del menor y el permiso otorgado por la autoridad respectiva, cuando corresponda; en caso que no presente dichos documentos se le negará la venta del boleto.

Si el conductor verifica la presencia de un menor a bordo del bus, sin el permiso emitido por la autoridad respectiva, deberá reportar esta situación en el reten policial más cercano y trasladarlo al lugar del destino para que la Oficina de Tránsito de la Terminal Terrestre en coordinación con personal de la Autoridad Competente para realizar las gestiones correspondientes ante la autoridad respectiva.

Artículo 101.- (transporte de menores de edad) Los menores de hasta tres (3) años de edad podrán viajar de manera gratuita ocupando el mismo asiento del acompañante adulto.

Los menores de edad comprendidos entre tres (3) y doce (12) años de edad tendrán un descuento del 50% sobre el Régimen Tarifario vigente y tendrán derecho a ocupar un asiento.

Los menores de edad de doce (12) años en adelante deberán pagar el 100% de la tarifa establecida.

En cualquiera de los casos, el operador está obligado a consignar en la Lista de Pasajeros y/o hoja de ruta la identidad de los menores, así no ocupen asiento alguno.



### **3.2.11. Ordenanza N°467/2007 Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses del Municipio de La Paz del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz**

Reglamento que tiene por objeto normar y regular la Administración y Operación de las Terminales Terrestres de Buses, dentro del Municipio de La Paz, estableciendo, los derechos y obligaciones de los usuarios, pasajeros y personas jurídicas o naturales que prestan el servicio de transporte y otros Servicios complementarios al funcionamiento (Artículo 1), consta de 42 artículos, distribuidos en 4 títulos.

El primer título determina el marco general, estableciendo el objeto del reglamento, el ámbito de aplicación y sus alcances, el marco legal que lo sustenta, los principios guías, sus definiciones, para entrar luego a los derechos y obligaciones del usuario y del operador, que básicamente señalan en relación al usuario:

#### **ARTÍCULO 6. (Derechos del Usuario)**

El usuario de la Terminal Terrestre de Buses tiene derecho a:

- a) Ser respetado y atendido sin discriminación, recibir un trató, digno y oportuno de parte de todas las instancias de servicio de la Terminal.
- b) Acudir, ante el SIREMU, Concejo Municipal y otras instancias! competentes para hacer prevalecer sus derechos.
- c) Exigir, las condiciones técnicas establecidas en el presente Reglamento, en cuanto a la operación del servicio, infraestructura, equipamiento, higiene y seguridad de la Terminal.
- d) Exigir la .garantía de ser transportado con las seguridades exigidas por el Código de Transito.

- e) Recibir información clara, oportuna y precisa sobre la prestación de servicios que ofrece la Terminal, así como notificación sobre el adecuado uso de los servicios complementarios o adicionales.
- f) Recibir constancia impresa por el pago del Derecho de Uso de la Terminal.

#### ARTÍCULO 7. (Obligaciones del Usuario)

El usuario de la Terminal está obligado a:

- a) No circular en áreas o carriles de circulación o estacionamiento de vehículos, cuando no sea para abordar o descender de los mismos.
- b) Respetar y observar las normas internas de embarque y desembarque, de señalización e instrucciones que se imparta a través, del servicio de perifoneo.
- c) Adquirir boletos de viaje.
- d) La entrega y/o recojo de equipaje debe realizarse solo en las casetas asignadas a cada empresa.
- e) Portar su boleto de viaje
- f) Estar atento a las llamadas para abordar el bus.
- g) No ingresar a la Terminal para el embarque en estado de embriaguez visible y evidente.
- h) Usar adecuadamente el servicio, preservando y protegiendo las instalaciones y equipamientos de la infraestructura de la Terminal y de los medios de transporte.

- i) Denunciar los actos u omisiones que afecten la calidad y continuidad del servicio y contribuir en la detección de fallas y faltas de los operadores.
- j) Actuar de acuerdo a la moral pública y buenas costumbres.
- k) Responder por los daños que ocasione, debido al uso inapropiado del servicio.
- l) Cumplir las reglas de administración establecidas por los propietarios u operadores de Terminales, respecto a horarios, uso de instalaciones y otros.
- m) Realizar el pago correspondiente por la Tasa o Tarifa establecida como Derecho de uso de la Terminal.
- n) Contribuir en mantener las instalaciones de la Terminal en condiciones adecuadas de limpieza, resguardando que los residuos que se generan sean colocados en los basureros habilitados para tal efecto.

El Título II hace referencia al Régimen de operación de terminales terrestres de buses, clasificando las mismas, de acuerdo al régimen de administración, estableciendo asimismo los requisitos y normas técnicas generales para el equipamiento y operación de las terminales, destacándose entre los mismos el siguiente artículo relativo a la necesidad de contar con oficinas destinadas a precautelar la seguridad del usuario:

#### ARTÍCULO 18. (Seguridad del Usuario)

- I. El operador de la Terminal, debe contar con oficinas destinadas al funcionamiento de la Policía Nacional, dentro sus instalaciones.
- II. El operador deberá presentar de manera anual al SIREMU, un plan de seguridad para los Usuarios, dentro y por inmediaciones de la Terminal.

- III. El operador de la Terminal debe otorgar una credencial de identificación
  - a. todo el personal que desarrolla funciones dentro de sus instalaciones.

Donde se establece que se debe destinar ambientes para el funcionamiento de la Policía Nacional, pero no señala que también debería haber oficinas de la Defensoría de la Niñez, así como no se señala la obligación de presentación de documentos a menores de edad.

El Título III, está destinado a Regímenes específicos, relativos a los requisitos para la administración directa y delegada de la Terminal, los instrumentos de los mismos, el control financiero y operativo y otros.

Finalmente, el Título IV se refiere al Régimen de infracciones y sanciones de la operación de la Terminal de buses, definiendo las mismas, además de especificar los procedimientos sancionatorios.

### **3.2.12. Otras Normativas**

- **Decreto Supremo 25287** de 30 de Enero de 1999 del SEDEGES, de Hugo Banzer Suárez Presidente de la Republica, que establece:

Artículo 13.- Jefe Técnico de la Unidad de Asistencia Social y Familia.-

El Jefe Técnico de la Unidad de Asistencia Social y Familia tiene las siguientes atribuciones:

- c) Ejercer supervisión y control sobre autorizaciones de viaje de niños y niñas, al interior y exterior del país, así como coordinar con las autoridades competentes sobre las mismas.

Las particularidades de la defensoría de la Niñez y Adolescente se encuentran reguladas de manera gradual, siendo que existen artículos que señalan y determinan sus funciones de las defensorías de la Niñez y

Adolescencia el hecho de que exista gobiernos municipales, o asimismo la existencia de mancomunidades para desarrollar las funciones que les corresponde.

En la actualidad en nuestro municipio existe normativa jurídica relativa a la terminal de buses terrestre así mismo existe normativa relativa a la niñez y adolescencia dispersa y confusa respectó a la regulación administrativa de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia

La ley de Organización del Poder Ejecutivo N° 3351 señala “como atribución del ministerio de justicia el diseñar y ejecutar políticas nacionales de defensa y protección de los derechos humanos, los derechos de los niños, niñas y adolescencia...”<sup>58</sup>

- ▶ **Decreto Supremo N° 27443 “Reglamento a la Ley 2026 Código Niño, Niña y Adolescente”**. Que regula en su artículo 84 (creación, organización y coordinación) determinando en general que son los gobiernos municipales los encargados del funcionamiento de las defensorías de la niñez y adolescencia así como en el determinar su organización y coordinación, cabe descartar que debe determinarse en capitulo en el manual de funciones del órgano municipal<sup>59</sup>

En relación al viaje de niños, estipula:

**Artículo 63°.- (Viajes de niños, niñas y adolescentes de centros de acogimiento)** En caso de viaje de niños, niñas y adolescentes que se encuentren en centros de acogimiento públicos o privados, la autorización será solicitada por el director de la institución, acompañando la resolución judicial de guarda y la declaración de responsabilidad de dos garantes con residencia conocida.

---

<sup>58</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley de Organización del Poder Ejecutivo, Gaceta Oficial de Bolivia, Artículo 4.

<sup>59</sup> REPUBLICA DE BOLIVIA Decreto Supremo N° 27443 Reglamento a la Ley 2026 Código Niño, Niña y Adolescente. Gaceta Oficial de Bolivia. 2004. Art. 19

**Artículo 64°.- (Viaje colectivo).**I. El Juez autorizará el viaje colectivo de niños, niñas y adolescentes fuera del país, previa presentación de una solicitud escrita del responsable de la delegación, adjuntando la nómina de viajeros y la autorización escrita de los padres.

II. La persona que presida la delegación es responsable de la seguridad y el bienestar, así como del retorno de los niños, niñas y adolescentes.

Existiendo avances sobre el tema de las actuaciones de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, se hace evidente la implementación de la regulación administrativo de las defensorías de la Niñez y Adolescencia en los viajes interdepartamentales en la Ordenanza Municipal N°467/2007 del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, esto en busca de afianzar el interés superior del niño, niña y adolescente, al igual de favorecer en una mejor didáctica jurídica.

### **3.3. Normativa Internacional**

La “Convención sobre los Derechos del Niño “adopta por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 d Noviembre de 1989, siendo esta convención un instrumento legal ratificado por nuestro Estado orientada a resguardar los derechos de los niños así como regular de manera específica instituciones especificas instituciones que tienen relación a los niños como la institución de la defensoría de la niñez y adolescencia.

#### **3.3.1. Transporte Terrestre**

- En Francia el transporte terrestre está legislado en el Código de Comercio en la parte que se refiere a los contratos comerciales, a diferencia de lo que ocurre con nuestro Código de Comercio, que lo legisla como si se tratara de

reglamentar una profesión. (Libro I, Cap.V “De los Acarreadores, Porteadores o Empresarios de Transporte”).

- En España el Libro 2º del Código de Comercio trata del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre.
- Brasil tiene su Código de Comercio, libro I, Cap.6º dedicado a Conductores de Géneros o Comisionistas de transporte.
- En Venezuela el libro 3º, título VI del C. de Comercio, trata del Transporte por tierra, lagos, canales y ríos navegables.
- El Código de Comercio de Japón dispone en su libro 3º sobre transporte terrestre de pasajeros y mercaderías.<sup>60</sup>

Para una adecuada investigación y con relación al objeto (implementar la regulación administrativa de las defensorías de la niñez y adolescencia en la Ordenanza Municipal N°467/2007 del gobierno autónomo municipal de La Paz) de investigación, utilizaremos los siguientes conceptos:

**Autoridad Competente:** Es la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes (ATT).

**Boleto o Pasaje.** Todo documento válido individual o colectivo emitido en forma impresa o electrónica por el operador, en el que constan las condiciones del contrato de transporte de pasajeros y equipaje.

---

<sup>60</sup> Manual del Transporte Terrestre. Pág. 20

**Buses.** Vehículos de transporte público interprovincial, interdepartamental o internacional para varias personas.

**Control Jurisdiccional.** Función de supervisión que tienen los órganos de la jurisdicción sobre la calidez formal o sustancial de los actos de la administración y sobre la constitucionalidad de las leyes.

**Norma Jurídica.** Siendo amplia la concepción que se tiene respecto a la norma jurídica se “denominase así la significación lógica creada según ciertos procedimientos instituidos por una comunidad jurídica y que, como manifestación unificada de la voluntad de ésta, formalmente expresada a través de sus órganos e instancias productoras regula la conducta humana en un tiempo y lugar definido, prescribiendo a los individuos frente a determinadas circunstancias condicionantes”<sup>61</sup>

Así el gobierno de los Estados está siempre sujeto a normas jurídicas que sirven esencialmente para garantizar el régimen político establecido, “ en democracia que el pueblo tiene participación en el gobierno del Estado, las normas sirven para proteger el régimen político legalmente establecido”<sup>62</sup>

**Operador.** Persona natural o jurídica, pública o delegada, que desarrolla actividades administrativas para el funcionamiento de las Terminales de Buses.

**Pasajero:** Persona natural, que viaja en un vehículo de servicio de transporte automotor público terrestre, portador de un boleto emitido a su nombre.

**Terminal terrestre de buses.** Edificación que alberga y sirve para integrar y completar el servicio de transporte público de pasajeros, permitiendo la salida y llegada de Buses, para embarque y desembarque de pasajeros dentro de una

---

<sup>61</sup> OSSIRIO, Manuel Diccionario d Ciencia Jurídicas Políticas y Sociales. Pág. 649.

<sup>62</sup> OLGUIL ESTRADA, José Antonio. Introducción al estudio del Derecho Pág.101.



red de carreteras que comunica el municipio de La Paz con provincias, ciudades en el país y/o con países limítrofes.

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

**Usaria o Usuario.** Es la persona natural o colectiva, de derecho público o privado, que hace uso del Sistema de Transporte Integral – STI.

**Usuario:** Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera, que contrata los servicios de Transporte Automotor Público Terrestre para el transporte de encomiendas o que hace uso del servicio de Terminales Terrestres.

# **CAPÍTULO IV**

## **BASES Y PROPUESTAS PARA LA IMPLEMENTACION DE LA REGULACION ADMINISTRATIVA DE LA DEFENSORIA DE LA NIÑEZ Y ADOLESCENCIA EN LA TERMINAL DE BUSES DEL MUNICIPIO DE LA PAZ**

### **4.1. Bases Y Fundamentos Doctrinales**

#### **4.1.1 Antecedentes del Transporte de Pasajeros en Bolivia**

Hasta fines del siglo XIX Bolivia no contaba con medios de transporte asociados a la modernidad; ferrocarril y automóvil. En las últimas décadas de ese siglo (XIX) se comienza a percibir como política de estado, fundamental para el desarrollo económico, la integración geográfica a través del ferrocarril. En 1889 se concluye la primera conexión moderna de ferrocarril con el tramo Ollague-Uyuni de 175 kilómetros.<sup>63</sup>

A partir de esta fecha se construyen importantes tramos de ferrocarril, en los primeros años del siglo XX esta expansión estaba claramente dirigida al crecimiento de la minería, en este contexto, los ferrocarriles para la exportación de minerales comienzan lo que hoy es la Red Andina.<sup>64</sup>

Si bien la razón primordial del desarrollo de ferrocarriles estaba inicialmente ligada enteramente al sector minero, en años posteriores cobra mayor importancia la vinculación entre centros urbanos. De esta manera, durante la

---

<sup>63</sup> URQUIOLA, MIGUEL. Bolivia en el Siglo XX. Harvard Club de Bolivia, La Paz – Bolivia, 1999. Pág. 68.

<sup>64</sup> COSSIO MUÑOZ-REYES, FERNANDO. El transporte automotor de pasajeros de larga distancia. Superintendencia de Transportes SIRESE. 2001. Pág. 17.

primera mitad del siglo XX se completa la Red Andina y se construye la Red Oriental, época en que el ferrocarril constituiría el medio de transporte más importante para carga y pasajeros.<sup>65</sup>

En 1903 se importó el primer automóvil en Bolivia, 18 años después de que Karl Benz sacara el primer automóvil a la carretera (en 1885), en este periodo Bolivia contaba con 1530 kilómetros de caminos para diligencias. A diferencia de lo sucedido en ferrocarriles, donde gran parte de las inversiones provenía de capitales privados, la construcción de carreteras fue llevada a cabo, casi en su totalidad, por el Estado.<sup>66</sup>

El proceso de construcción de carreteras que comuniquen al país ha sido un proceso lento, los factores que explican este lento crecimiento son varios, pero tal vez el más importante es la Cordillera de los Andes, que forma un verdadero muro entre las regiones altas y las llanuras bajas.

Las carreteras han ido mejorando con los años, desde 1954 cuando se inauguró la primera carretera asfaltada de Cochabamba a Santa Cruz se han construido importantes carreteras.

En los últimos años se ha concluido de asfaltar tramos trascendentales para el desarrollo económico, como es la carretera La Paz – Tambo Quemado – Arica y la carretera La Paz – Desaguadero - lo que nos permiten llegar en mejores condiciones a los puertos del Pacífico, facilitando el comercio exterior boliviano.

La administración y el mantenimiento carretero también han sufrido un lento progreso, antes estaban a cargo de la Sección de Caminos dependiente de la Dirección General de Obras Públicas con sumas asignadas en los presupuestos anuales muy deficientes para su construcción y mantenimiento. Hoy en día están a cargo del Servicio Nacional de Caminos, un ente que goza de cierta

---

<sup>65</sup> Ibidem.

<sup>66</sup> MORALES, JUAN ANTONIO, "Bolivia en el Siglo XX", Harvard Club de Bolivia, La Paz – Bolivia, 1999.

autonomía en su manejo. El actual gobierno ha establecido entre una de las metas programadas con los organismos internacionales la creación de un Directorio Nacional de Caminos, este esfuerzo tiene como objetivo dotar de autonomía, eficiencia y transparencia al ente responsable de caminos.<sup>67</sup>

#### **4.1.2. Demanda De Transporte Automotor De Pasajeros**

La demanda de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia se da en cuatro sectores, automotor, ferroviario, fluvial y aéreo. El transporte automotor es el más importante, con salidas de pasajeros (interprovincial, interdepartamental e internacional) de aproximadamente 12 millones para el año 2008, el segundo lugar en importancia lo ocupa el transporte aéreo que demuestra salidas de pasajeros (interdepartamental e internacional) equivalentes a 8, 467,553 para el año 2008. El tercer lugar lo ocupa el transporte ferroviario que presenta salidas de pasajeros de 667,370, y finalmente el fluvial con un estimado de 3,000 pasajeros para el mismo periodo.<sup>68</sup>

La demanda de servicios de transporte automotor de pasajeros de larga distancia se da en tres ámbitos: interprovincial, interdepartamental, e internacional. Esta demanda está compuesta por pasajeros que viajan por motivos de laborales, familiares, recreativos y de turismo.

El Reglamento del Código Nacional de Tránsito clasifica el servicio público automotor en cuatro categorías: Transporte Urbano, Interprovincial, Interdepartamental, e Internacional, los últimos tres los define como: “El servicio de transporte interprovincial es el que se realiza entre dos o más provincias de un Departamento (Art. 224), el servicio de transporte interdepartamental es el que se realiza entre dos o más departamentos (Art. 225) y, el servicio de

---

<sup>67</sup> COSSIO MUÑOZ-REYES, FERNANDO. Ob. Cit.

<sup>68</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Bolivia en Cifras. 2009.

transporte internacional de pasajeros o carga es el que se realiza con el exterior del país (Art. 226)”.

También existen servicios de transporte turístico no regulares, sin embargo, el estudio no toma en cuenta este tipo de demanda, ya que ésta es una demanda de servicios turísticos y no de transporte. Además, las agencias de viajes que ofrecen estos servicios no lo hacen en forma regular y periódica.

La demanda de servicios de transporte público automotor entre centros urbanos del mismo departamento es muy importante, ya que existen pocos substitutos para este servicio. No existen datos estadísticos a nivel nacional o departamental sobre la cantidad de pasajeros que utilizan los servicios de transporte interprovincial. Sin embargo, existen algunas rutas o tramos sobre los que se ha documentado el número de salidas de autobuses y pasajeros. En este sentido, a continuación se presentan las rutas más importantes de tráfico interprovincial, para los departamentos más representativos, y se cuantifica la demanda para los tramos donde se ha podido recopilar alguna información estadística:

**La Paz:** La demanda de transporte interprovincial originada en la ciudad de La Paz, cubre aproximadamente 70 destinos. Las rutas más importantes de esta demanda incluyen las ciudades que se encuentran en la frontera con el Perú (especialmente Desaguadero) y el altiplano, y las regiones de la llanura baja.

Solamente existen cifras estadísticas del transporte interprovincial para el departamento de La Paz referentes a las salidas de la Terminal de Autobuses. Las salidas de la terminal cubren las rutas La Paz – Desaguadero y La Paz – Inquisivi, la demanda registrada para estos destinos alcanza 8.770 pjs/año y 22.333 pjs/año, respectivamente, para el año 2008. Sin embargo, la mayor parte de la demanda no sale de la terminal, así, en base a encuestas de campo

se puede evidenciar que la demanda a estos dos destinos está muy por encima de los 35,000 pasajeros por año.<sup>69</sup>

Por otra parte, de acuerdo a datos recolectados de los distintos puntos de salida de pasajeros hacia otros destinos tanto del altiplano como de regiones de la llanura baja del departamento y las regiones de Yungas, demuestran un importante flujo interdepartamental que sobrepasaría los 200.000 pasajeros por año.<sup>70</sup>

El transporte automotor es el servicio más importante para el traslado de pasajeros entre los diferentes departamentos del país. No existen datos desagregados del flujo interdepartamental de pasajeros, sin embargo en base a datos del flujo total de pasajeros vía carretera por departamento y de los registros de las terminales más importantes del país, se puede concluir que la demanda de transporte interdepartamental de pasajeros es de aproximadamente 8 millones por año.

Los tramos donde se observaba una demanda mayor a 500,000 pasajeros por año, por orden de importancia, eran: Cochabamba - La Paz (1.868,000 pjs/año), Santa Cruz – Cochabamba (1.749,597 pjs/año), Cochabamba – Santa Cruz (1.727,294 pjs/año), La Paz – Cochabamba (585,389 pjs/año) y Cochabamba – Oruro (1.537,993 pjs/año). Debe notarse que muchos de los pasajeros cuyo destino “registrado” es Cochabamba efectúan transbordos a otros destinos.<sup>71</sup>

Otros tramos representativos, que demuestran una demanda mayor a los 190,000 pasajeros por año para el 2008, por orden de importancia, son: La Paz - Oruro (1.376,093 pjs/año), Santa Cruz - Beni (323,789 pjs/año), La Paz – Potosí (416,466 pjs/año), Santa Cruz - Chuquisaca (298,998 pjs/año), Santa

---

<sup>69</sup> COSSIO MUÑOZ-REYES, FERNANDO. Ob. Cit.

<sup>70</sup> COSSIO MUÑOZ-REYES, FERNANDO. Ob. Cit.

<sup>71</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Ob. Cit.

Cruz – La Paz (198,298 pjs/año) y Cochabamba – Chuquisaca (93,503 pjs/año).<sup>72</sup>

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía y es un sector que por sus características, los modos que abarca y su importancia tiene un comportamiento creciente, acorde con las necesidades del mercado.

**Cuadro No. 4.1**  
**Flujo de pasajeros según transporte (1992-2008)**  
**(En miles de personas)**

<b>Año</b>	<b>Aéreo<sup>(1)</sup></b>	<b>Carretero</b>	<b>Ferroviano</b>	<b>Lacustre</b>	<b>Total</b>
1992	1,195	12,505	869	n.d.	14,570
1993	1,490	13,911	744	12	16,157
1994	1,876	13,366	733	12	15,987
1995	1,972	16,436	647	9	19,064
1996	2,129	19,452	524	13	22,118
1997	2,739	22,617	599	12	25,967
1998	2,720	25,014	706	10	28,451
1999	2,396	24,796	684	13	27,889
2000	2,270	21,769	667	10	24,71
2001	1,993	21,223	705	15	23,936
2002	1,993	23,998	726	16	26,733
2003	2,189	30,410	730	7	33,337
2004	2,350	36,014	735	8	39,107
2005	2,462	46,345	834	5	49,646
2006	2,405	58,686	783	4	61,877
2007(p)	2,310	64,459	851	14	67,635
2008(p)	2,221	77,276	808	n.d.	80,305

Fuente: LAZO SUAREZ, ALVARO. El Sector del Transporte. Tomo IV. Unidad de Políticas Económicas UDAPE. La Paz – Bolivia. 2009.  
Rutas Nacional e Internacional. (n.d.) No Disponible.

<sup>72</sup> Ibidem.

Este sector abarca diferentes modos de transporte, entre los que se encuentran: el transporte aéreo, el transporte acuático que a su vez consta del transporte fluvial, lacustre y marítimo y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero.

La importancia de este sector se ve reflejada en la cantidad de pasajeros y carga que son transportados anualmente por este sector. En este sentido, el sector del transporte tiene por todo esto un carácter estratégico y una incidencia muy importante en la economía nacional, aportando el nueve por ciento del valor añadido del Producto Interno Bruto, treinta y siete por ciento de la inversión pública ejecutada y cerca del seis por ciento del empleo.<sup>73</sup>

Los servicios de transporte automotor en Bolivia constituyen el medio más importante de transporte de pasajeros a nivel interprovincial, interdepartamental e internacional a regiones limítrofes, representando aproximadamente 85% del total de la demanda. En este sentido es fundamental analizar el comportamiento de este mercado, estudiar la estructura de la demanda y la oferta de dichos servicios y, elaborar un diagnóstico que permita determinar políticas para el sector.

Los órganos responsables del cumplimiento de las normas de regulación para actividades económicas son las Superintendencias Sectoriales. Estas normas tienen como objetivo promover la eficiencia y la competencia, impedir prácticas anticompetitivas, otorgar concesiones, supervisar los servicios prestados por parte de los operadores y, regular los precios y tarifas. El sector de transporte automotor de larga distancia para pasajeros está ausente de regulación y es por esto que es imprescindible investigar y analizar el funcionamiento de este mercado.

---

<sup>73</sup> LAZO SUAREZ, ALVARO. El Sector del Transporte. Tomo IV. Unidad de Políticas Económicas UDAPE. La Paz – Bolivia. 2009. Pág. 4.



### 4.1.3 La Trata De Personas

El secretario de Seguridad Multidimensional de la Organización de Estados Americanos (OEA), Adam Blackwell, manifiesta que la trata de personas moviliza un estimado de 6.600 millones de dólares al año en América Latina, de un total de 32.000 millones en el mundo.<sup>74</sup>

Además sostenía, “Es uno de los problemas más importantes de la economía ilícita, creo que es el tercero en términos de lucro, detrás de drogas y armas, y sigue en aumento”.

El funcionario de la OEA, que participaba del “Primer encuentro Nacional sobre Trata y Tráfico de personas”, que se realiza en la Pontificia Universidad Católica del Perú, sostuvo que se debe incidir en eliminar la demanda de este delito.

Asimismo, en el mismo evento, el embajador de los Países Bajos en Perú, Arjan Hamburger, aseguró que “para los traficantes (de personas) hay un riesgo bajo y un negocio de alta rentabilidad”.<sup>75</sup>

A pesar de que la trata de personas sea una cuestión poco difundida dentro de la sociedad latinoamericana, éste es un grave conflicto que azota sobre todo a las zonas más pobres de la región y que afecta entre 600 mil y 800 mil personas víctimas de trata, dice un texto de María Eva García Simone, difundido por la Agencia Periodística del Mercosur (APM).<sup>76</sup>

Según un informe realizado por la Coalición contra el Tráfico de Mujeres y Niñas, más de cinco millones de mujeres y niñas son víctimas de trata de personas en América Latina y el Caribe, declaró Teresa Ulloa Ziaurriz, directora de la organización, quién, además, agregó, en el marco del foro Experiencias

---

<sup>74</sup> PERIÓDICO EL DIARIO - 11 de octubre de 2012

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> América Latina, de los lugares con mayor trata de mujeres en el mundo. En: <http://www.amecopress.net/spip.php?article971>.

exitosas de atención a víctimas, que más de 500 mil de todos esos casos tienen lugar en México.<sup>77</sup>

A pesar de que en muchos casos el tráfico de órganos sea considerado una fantasía que se halla en el imaginario de la sociedad, existen hechos comprobables de desapariciones repentinas de hombres y mujeres que luego son convertidos en donantes de órganos ilegales.

Colombia, según fuentes oficiales, es considerada como el país latinoamericano más utilizado como puerto de tránsito de mujeres secuestradas con fines sexuales de los países vecinos como Ecuador, Perú y Bolivia.<sup>78</sup>

Sandra Valle, representante regional de la UNODC, destacó que el delito de trata de personas es "el negocio de más rápido crecimiento del crimen organizado, con ingresos de entre 7 mil millones y 12 mil millones de dólares al año".<sup>79</sup>

Estos delitos transnacionales —ya que en la mayoría de los casos las personas sometidas a los tratantes son llevadas por fuera de las fronteras de sus países de origen— son considerados como crímenes de lesa humanidad por el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente de niñas, niños y mujeres.

Muchas de las personas obligadas a abandonar sus países y llevadas a regiones lejanas para ser vendidas como mercancías, son devueltas por los proxenetas en la medida en que dejan de serles útiles, de esta manera rige una

---

<sup>77</sup> Ibidem.

<sup>78</sup> Ibidem.

<sup>79</sup> Ibidem.

lógica capitalista tal como se utiliza con la mercancía pero con la diferencia de que lo que está en juego son vidas humanas.<sup>80</sup>

#### **4.1.4 La Trata En Bolivia**

En relación a Bolivia, Jessica Velarde, responsable del Centro de Capacitación y Servicio para la Mujer (CECASEN), sostiene que en la región y por supuesto en Bolivia la trata y tráfico de personas se ha convertido en un negocio más rentable después del narcotráfico y la veta de armas.<sup>81</sup> La experta en declaraciones a Radio Fides<sup>82</sup> aseguró que dentro de los delitos que más dinero renta está la trata y tráfico de personas, razón por la cual en los últimos años el ilícito se incrementó en Bolivia.

Según las estadísticas, el año 2008 se registraron 220 denuncias. El 2009, 286 y el 2010, el índice se redujo a 256 denuncias. Sin embargo en los últimos meses del año 2011, nuevamente las denuncias se incrementaron.<sup>83</sup>

De acuerdo a la explicación que brindó Velarde, un 90 por ciento de las víctimas de trata y tráfico de personas son menores de edad. Asimismo informó que el ilícito se practica principalmente en La Paz y la ciudad de El Alto.

Por otro lado, aseguró que una mayoría de las víctimas son mujeres, que con engaños son llevadas a otras regiones del país, inclusive al exterior del país con fines de explotación sexual.

Las investigaciones que realizó el Centro de Capacitación y Servicio para la Mujer (CECASEN), puso en descubierto que las mal llamadas agencias de

---

<sup>80</sup> Ibidem.

<sup>81</sup> [http://www.radiofides.com/noticia/social/La\\_trata\\_y\\_trafico\\_de\\_personas\\_es\\_el\\_tercer\\_delito\\_que\\_mas\\_se\\_practica\\_en\\_Bolivia](http://www.radiofides.com/noticia/social/La_trata_y_trafico_de_personas_es_el_tercer_delito_que_mas_se_practica_en_Bolivia)

<sup>82</sup> Ibidem.

<sup>83</sup> Ibidem.

empleo formarían parte de las redes de trata y tráfico de personas, ofreciendo presuntas fuentes laborales y con buenos sueldos.

La experta indicó solamente en la ciudad de La Paz se habrían detectado al menos a 20 redes que se dedican al ilícito. Razón por la cual, el Centro de Capacitación y Servicio para la Mujer (CECAsEN) propicio campañas de prevención ante la falta de interés por resolver el problema de las autoridades de gobierno.<sup>84</sup>

Finalmente, se informó que en América Latina, Colombia y Perú son los dos países donde la trata y tráfico de personas se encuentra en el segundo lugar de los delitos que más renta.

Asimismo, un estudio promovido por la Organización de Estados Americanos (OEA) señala a Bolivia como uno de los países con mayor índice de trata y tráfico de personas en la región, según fuentes de ese organismo internacional.

“República Dominicana, Paraguay, Bolivia, Brasil y Argentina son los países con mayores problemas en trata de personas”, enumeraron los expertos que participaron en una reunión organizada por la OEA en Argentina.<sup>85</sup>

Cada año en Bolivia, según los monitores de la OEA, miles de personas bolivianas de entre 6 y 20 años de edad son vendidas, transportadas, retenidas, obligadas a trabajar y a prostituirse contra su voluntad. En América Latina más de 250 mil individuos son víctimas de la trata de personas, de los que el 80 por ciento son mujeres y niños y genera ganancias anuales por más de mil 300 millones de dólares, según datos estadísticos de la OEA.<sup>86</sup>

---

<sup>84</sup> Ibidem.

<sup>85</sup> <http://elmonticulo.com/wpMontic/2012/04/bolivia-con-mayor-indice-en-trata-de-personas/>

<sup>86</sup> Ibidem.

De acuerdo con los estudios de ese organismo, la trata de personas y el tráfico de personas es la tercera actividad ilícita más lucrativa, luego de la venta ilegal de armas y de drogas.

Por su parte, la División de Trata y Tráfico de Seres Humanos, de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), reveló que se registraron 180 personas desaparecidas hasta el mes de mayo de la presente gestión (2012).<sup>87</sup>

De acuerdo con los datos brindados por el Observatorio de Trata y Tráfico de Personas y el Centro de Capacitación y Servicio para la Mujer (Cecasem), del total de personas desaparecidas 99 víctimas son de sexo femenino y 81 de sexo masculino.

Según el registro estadístico de la FELCC, se logró dar con el paradero de 93 de ellas; en tanto que 87 personas continúan desaparecidas.<sup>88</sup>

Por su parte, la presidenta de la Cámara de Diputados, Rebeca Delgado, dio a conocer que, de acuerdo con el registro de la División de Trata y Tráfico de Seres Humanos de la FELCC, entre 2008 y 2011, se registraron 1.237 casos de trata y tráfico a nivel nacional.<sup>89</sup>

Delgado acotaba, “Lo preocupante de esta situación es que la mayoría de las víctimas son niños, niñas, adolescentes y mujeres”. Dijo que la Ley Integral Contra la Trata y Tráfico de Personas, N° 263, pretende castigar con rigurosidad a los tratantes.

“El delito de trata y tráfico de personas, así como la desaparición de niños y niñas, es la esclavitud del siglo XXI”, manifestó la madre de la joven desaparecida Sarlet Clavijo, Marcela Martínez.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> DERECHOS HUMANOS DE BOLIVIA. LA TRATA y tráfico de personas, “nueva esclavitud de siglo XXI”. 24 de agosto de 2012. En: [http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod\\_noticia=NO20120824160208](http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod_noticia=NO20120824160208)

<sup>88</sup> Ibidem.

<sup>89</sup> Ibidem.

<sup>90</sup> Ibidem.

Finalmente, como una manera de combatir la trata de niños, niñas y adolescentes el Servicio General de Identificación Personal (SEGIP), entre sus proyectos está el de incluir en la Cédula de Identidad de menores de edad, los nombres de los padres de los mismos.<sup>91</sup>

Esta información, sostiene que el Servicio General de Identificación Personal (SEGIP) tramita un decreto supremo que permita incluir el nombre de los progenitores en los carnets de menores de 18 años.<sup>92</sup> La medida ayudaría a reducir los índices de trata y tráfico de niños y se prevé que entre en vigencia hasta fin de año, así como facilitaría la identificación de los padres de los niños en terminales de buses.

Antonio Costas, director ejecutivo del Segip, señalaba, “Estamos pidiendo que se incorpore un tipo de cédula de identidad particular para menores de edad, que incluya el nombre de los progenitores y todo un procedimiento que permita ser efectivos en la lucha contra la trata y tráfico de menores”. El trámite del decreto supremo que posibilitaría implementar estos documentos podría no extenderse demasiado, por lo que se prevé que antes de fin de año ya empiece a emitírselos.<sup>93</sup>

En este caso, el documento que se extienda a menores, desde recién nacidos hasta los 18 años, incorporará el nombre de los progenitores. Sin embargo, si se logra el decreto supremo en breve, se tendrá que recurrir al actual formato del carnet e incorporar el nombre de los padres de familia.

Costas expuso que si una persona viaja con un niño, por ejemplo, al momento que haga el control respectivo se le exigirá que presente su cédula y la del menor de edad. Si esa persona es uno de los padres y su nombre está inscrito en el documento del niño, no habrá ninguna observación para que prosiga el

---

<sup>91</sup> DERECHOS HUMANOS DE BOLIVIA. Cédula de menores de 18 años incluirá nombre de los padres. 12 de octubre de 2012. En: [http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod\\_noticia=NO20121012094213](http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod_noticia=NO20121012094213)

<sup>92</sup> Ibidem.

<sup>93</sup> Ibidem.

viaje, pero si fuera alguna otra persona la que está transportando al infante, se verificará si cuenta con alguna autorización. Lo contrario podría identificarse como un intento de trata y tráfico de menores de edad.<sup>94</sup>

En cifras, en septiembre de este año, la Fiscalía General del Estado (FGE) reveló que el número de casos de trata y tráfico de personas se incrementó entre las gestiones 2010 a junio de 2012, registrándose en las nueve fiscalías departamentales del país 617 casos relacionados con este delito. La Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC) recibió, entre 2008 y lo que va de 2012, 1.300 denuncias de trata y tráfico de personas.<sup>95</sup>

La Unidad Nacional de Programas Especiales de la Defensoría del Pueblo informó que ninguna de esas denuncias culminó en un proceso penal. Datos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) dan cuenta de que en el mundo hay más de dos millones de personas que son víctimas de trata y tráfico, delito que se relaciona con la explotación sexual y laboral de niños, niñas, adolescentes y mujeres.<sup>96</sup>

## **4.2 Bases y Fundamentos Técnicos**

Durante el proceso de investigación se tomó en cuenta a los actores directos del proceso de viajes interdepartamentales siendo en general: al oficial mayor de desarrollo humano del G.A.M.L.P., la unidad Desconcentrada Terminal de Buses y la Dirección de Defensoría de la Niñez y Adolescencia, así mismo la Policía Boliviana a través de sus Unidades: Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC) con su División de Lucha contra la Trata y Tráfico de personas, la Unidad Operativa de Transito, Brigada de Protección a la Familia y la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), Fiscalía se encargaran de realizar diversos controles dentro

---

<sup>94</sup> Ibidem.

<sup>95</sup> Ibidem.

<sup>96</sup> Ibidem.

del área de transporte terminal terrestre respetando y respaldándose en leyes que acrediten dicho control sin la necesidad de vulnerarlas, y garantizando la protección y el bienestar de los usuarios y pasajeros dentro de la terminal terrestre.

#### **4.2.1 Estudio De Campo**

El estudio de campo, consistió en la aplicación de una encuesta a **246 personas** que transitaban por la terminal de buses, para determinar su parecer respecto a la atención a menores de edad que se presentaban en el lugar para viajar a algún lugar determinado.

El cuestionario de la encuesta, consta de 12 preguntas, que pueden consultarse en el Anexo A, así como los resultados en frecuencias absolutas.

La muestra estuvo compuesta en un 49% por varones y un 51% de mujeres.

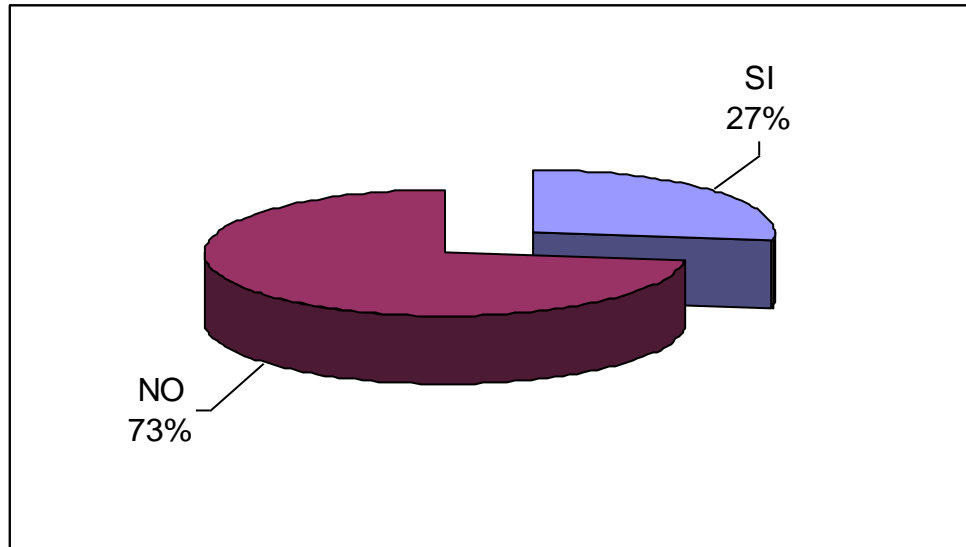
#### **4.2.2 Resultados Del Trabajo De Campo**

A objeto de verificar en la realidad empírica de la hipótesis, se realizó un trabajo de campo mediante la aplicación de la encuesta. Los fundamentos empíricos, están constituidos por los resultados conseguidos en el trabajo de campo, luego de la aplicación de la encuesta sobre la muestra seleccionada



**Gráfica N° 4.1:**

1. ¿Sabe si existe una norma reglamentaria para la venta de pasajes a menores de edad?

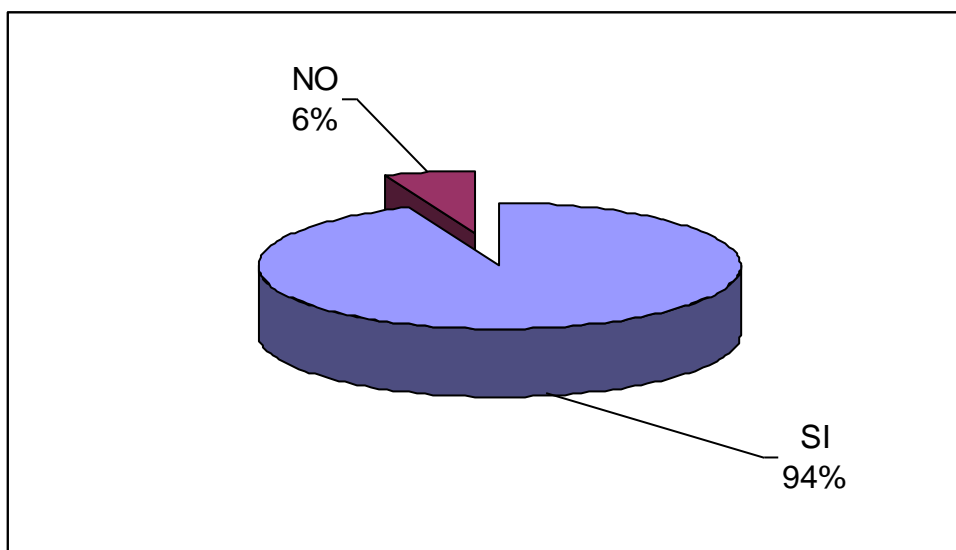


Fuente: Elaboración Propia

La gráfica muestra que el 73% (180 personas) de los encuestados no sabe si existe una norma de venta de pasajes a menores de edad, mientras que un 27% (66 personas) manifestó que sí. Estas respuestas sugieren que sería aconsejable desarrollar una campaña de difusión al respecto.

**Gráfica N° 4.2**

2. ¿Desearía que el nivel de seguridad para menores de edad y adolescentes en la Terminal de Buses sea mejor?



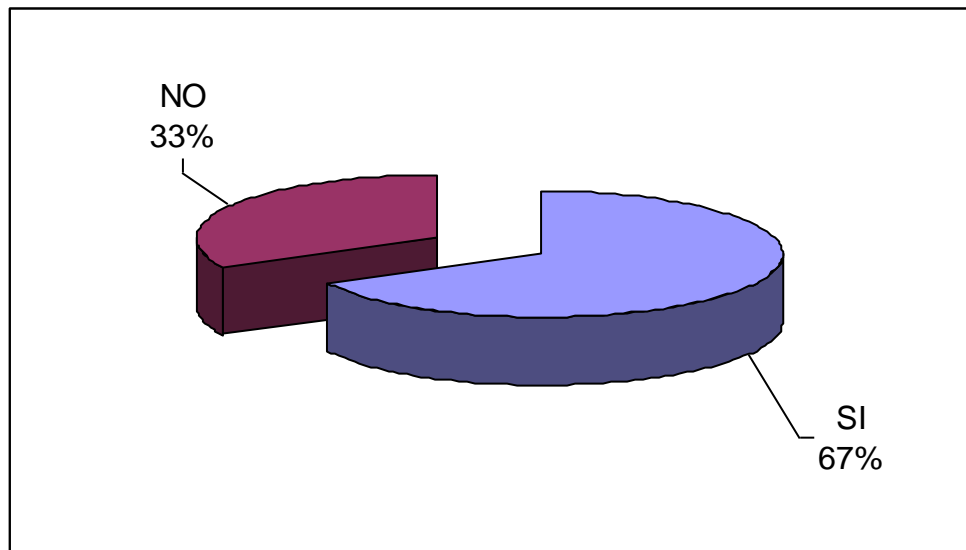
Fuente: Elaboración Propia

Un 94% (231 personas) de los encuestados manifiesta que es necesario mejorar el nivel de seguridad para los menores de edad en la Terminal de Buses, mientras que un 6% (15 personas) sostuvo que no. Estos resultados sugieren la pertinencia de implementar una reglamentación al respecto.

Estas respuestas también motivan a sugerir modificaciones al actual Reglamento de la Terminal de Buses de La Paz.

**Gráfica N° 4.3**

3. ¿Ud. observa con frecuencia que muchos menores de edad y adolescentes viajan solos?

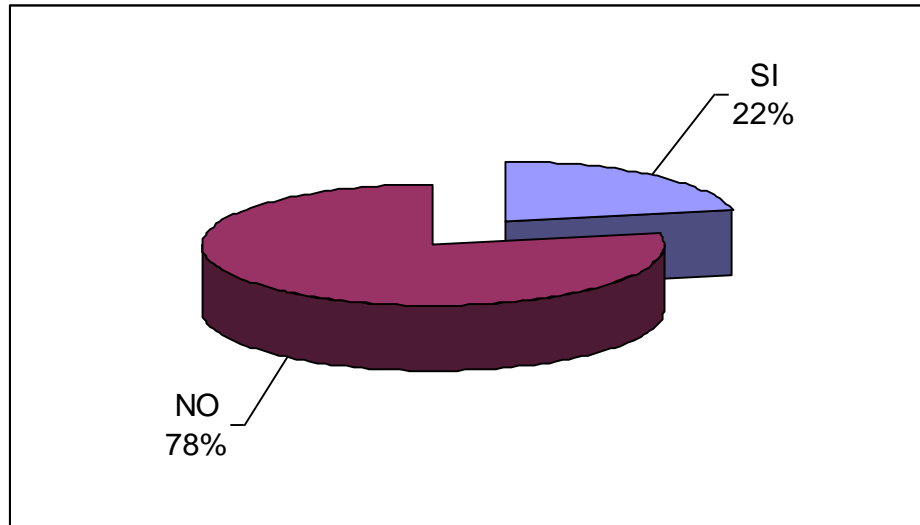


Fuente: Elaboración Propia

Un 67% (164 personas) de los encuestados, sostiene que en sus viajes observó que muchos niños, niñas y adolescentes viajaban solo, existiendo poco control al respecto.

**Gráfica N° 4.4**

4. ¿Le parece a Ud. adecuado que menores de edad y adolescentes viajes solos?

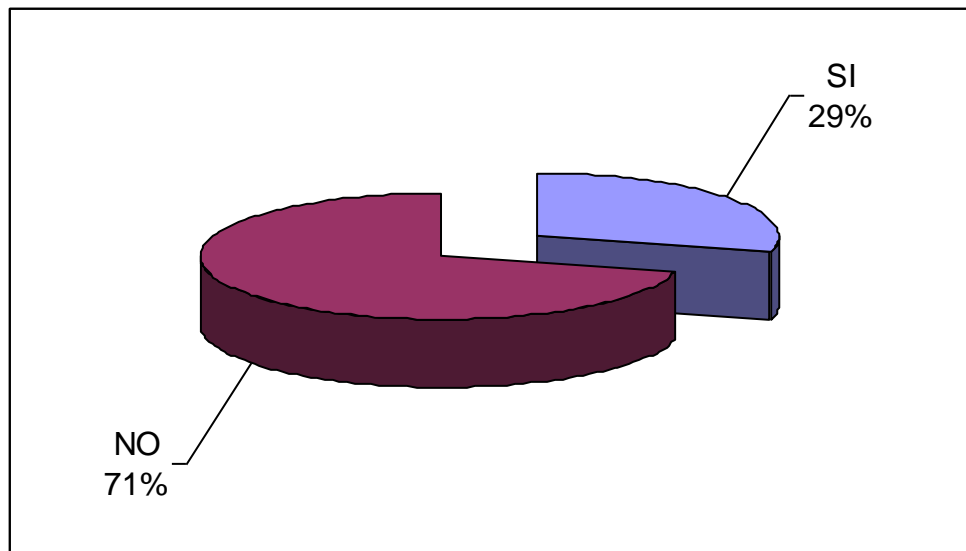


Fuente: Elaboración Propia

De manera complementaria a la pregunta anterior, se les consultó, si estaba bien que menores viajen solos sin alguna compañía, el 78% (192 personas) respondió que no estaba bien. Aspecto, que también determina, en cierta manera la necesidad de que exista un mejor control del viaje de menores en la Terminal de Buses.

**Gráfica N° 4.5**

5. ¿Ud. presenció que las autoridades pertinentes exigen identificación a los pasajeros que viajan con menores de edad o adolescentes?

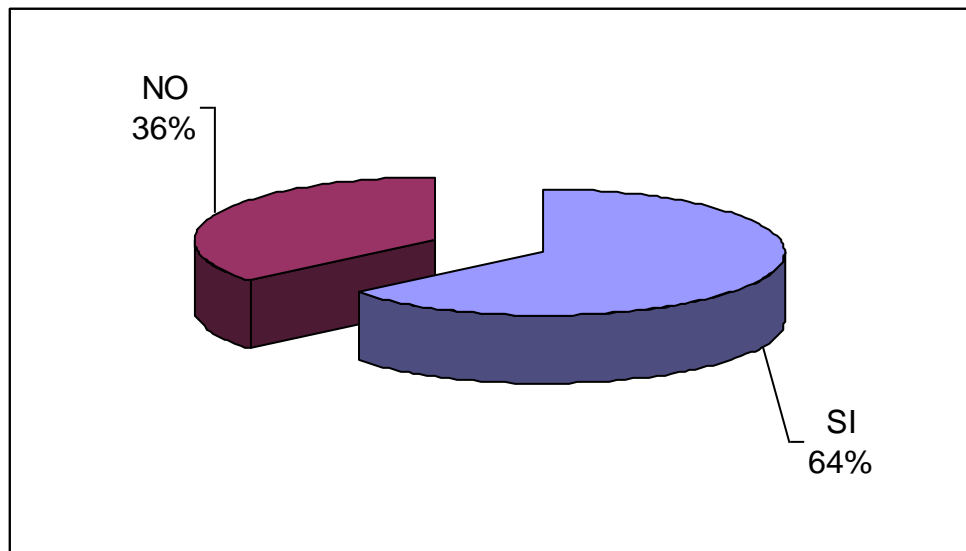


Fuente: Elaboración Propia

Otra pregunta relacionada con las dos anteriores, pone de manifiesto el escaso control que se tiene sobre el tránsito migratorio de menores de edad en la Terminal de buses. El 70% (172 personas) de los encuestados, señaló que las autoridades respectivas no exigen la identificación correspondiente a los pasajeros que viajan con menores de edad. Es decir, al parecer se da una escasa importancia al tránsito migratorio de menores por la Terminal de Buses.

**Gráfica N° 4.6**

6. ¿Durante su viaje en Bus, presenció alguna vez que el acompañante de un menor lo maltrataba?



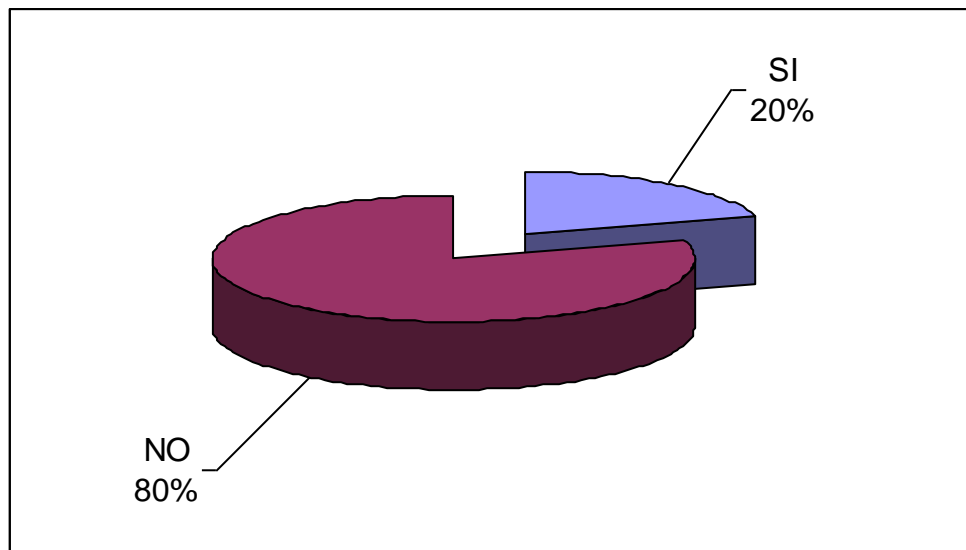
Fuente: Elaboración Propia

En esta pregunta, se indagaba acerca de los peligros que tienen que pasar los menores de edad en sus viajes a distintos lugares del país o del extranjero. El 64% (157 personas) de los encuestados, señaló que sí había presenciado el maltrato de menores que estaban a su cargo.

Es posible que esta situación se dé, en muchos casos por que esos menores que fueron maltratados estuvieran acompañados por personas que no necesariamente hayan sido sus progenitores o sus tutores legales, lo que de cierta manera podría explicar la agresividad demostrada hacia estos menores.

**Gráfica N° 4.7**

7. ¿Cree Ud. que existe coordinación en la Terminal de Buses, entre- la Defensoría de la Niñez y Adolescencia con los conductores de buses, y autoridades administrativas?



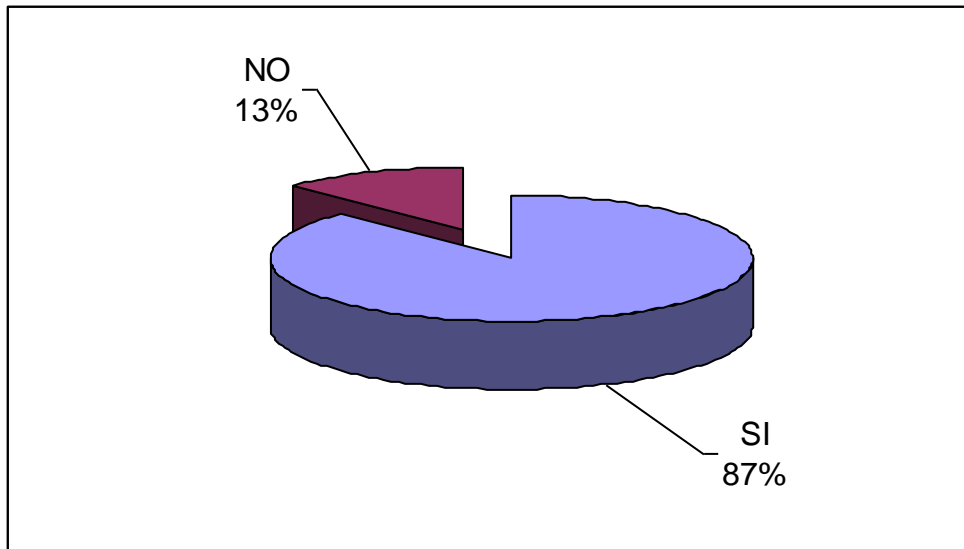
Fuente: Elaboración Propia

En relación a los niveles de coordinación entre diferentes autoridades que llevan a cabo el control de viaje de los pasajeros en la Terminal de buses, el 80% (196 personas) de las personas encuestadas, sostienen que no existe una adecuada coordinación entre las mismas, lo que les permitiría realizar su labor de una manera eficiente.

Esta situación, al mismo tiempo, permite que muchos menores realicen sus viajes a distintos destinos sin ningún control, que muchas veces es aprovechada por personas inescrupulosas para el tráfico y trata de menores de edad.

**Gráfica N° 4.8**

8. ¿Considera Ud. que una normativa específica garantizaría mucho mejor los derechos de los niños en su viaje en Buses?



Fuente: Elaboración Propia

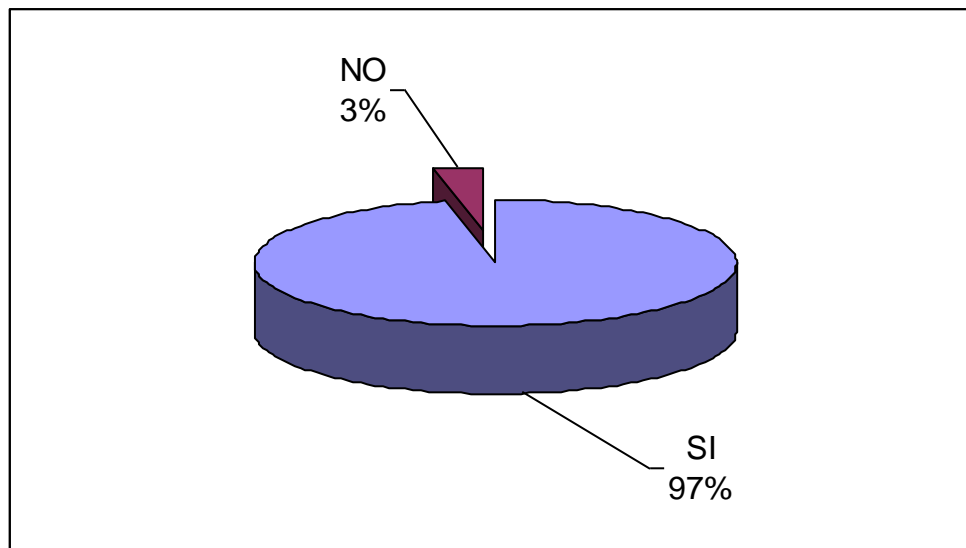
El 87% (214 personas) de las personas de la muestra representativa, señalan que si debería establecerse una normativa específica que permita garantizar los derechos de los menores en sus viajes en bus.

Sin duda, que esta normativa reglamentaria a nivel general, con una base legal sólida, permitiría que las autoridades respectivas, presten mayor atención al control de viajes de menores de edad, para así de alguna manera, sino evitar, al menos disminuir el tráfico y trata de menores de edad a través de todas las terminales de transporte, ya sean estas terrestres, aéreas o marítimas, o cualquier otra modalidad.



#### Gráfica N° 4.9

9. ¿Considera Ud. que debería existir una norma anexa al Reglamento de la Terminal de Buses, que determine la venta de pasaje a menores de edad y garantice durante el viaje, los derechos de los mismos en la Terminal de Buses?



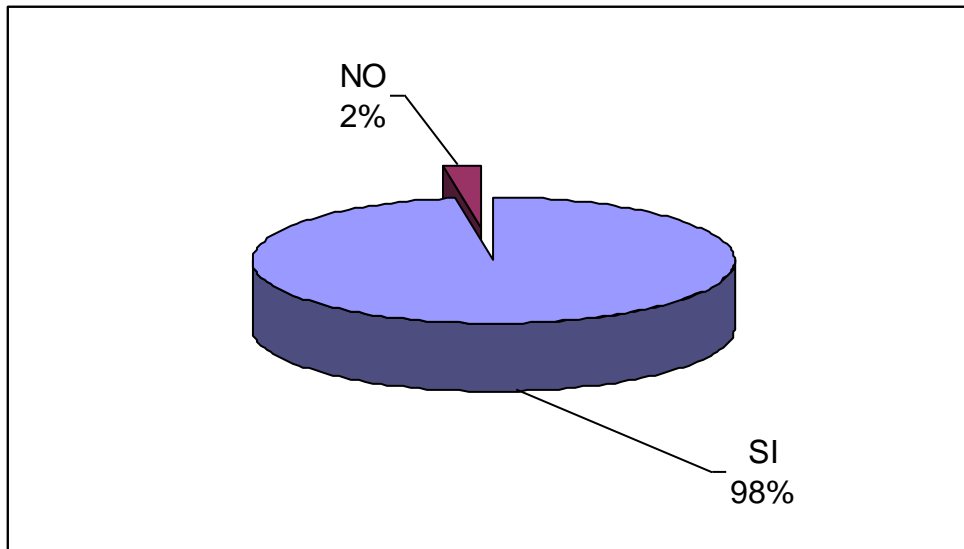
Fuente: Elaboración Propia

En relación a una normativa adicional al Reglamento de la Terminal de Buses de la ciudad de La Paz, para garantizar los derechos de los menores de edad y adolescentes, por gran mayoría, el 97% (239 personas) de las encuestadas, manifiesta que si se hace pertinente la misma. Sólo un 3% consideró que no era necesaria.

Sin duda, que una disposición de esta naturaleza, permitiría una implementación de los sistemas de control dentro de la Terminal de Buses de La Paz, reduciéndose así los peligros a los que se ven sometidos los menores de edad cuando son inducidos a realizar viajes por personas inescrupulosas.

#### Gráfica N° 4.10

10. ¿Es necesario instalar una oficina permanente en la Terminal de Buses, que permita el registro de viaje de menores de edad y adolescentes?



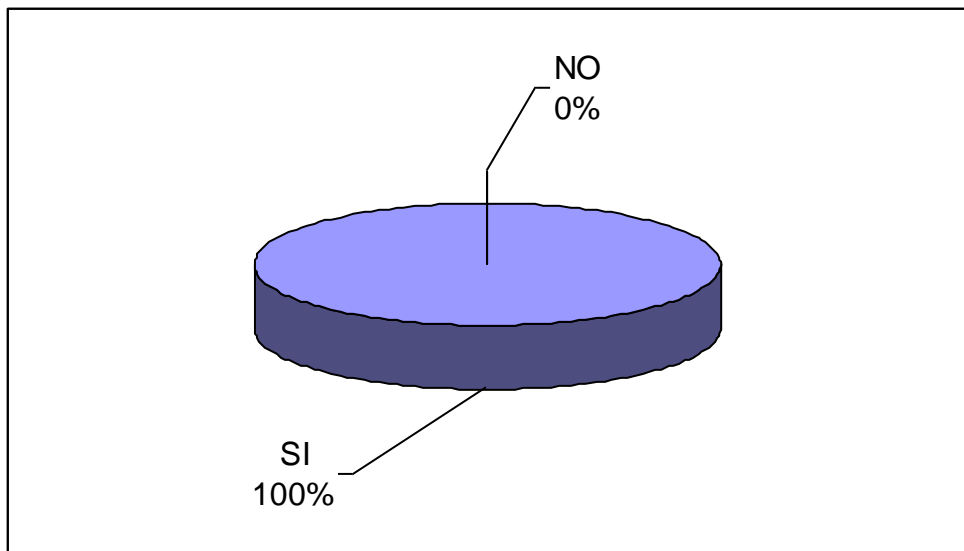
Fuente: Elaboración Propia

Respeto a la necesidad de instalar una oficina de carácter permanente, y no sólo en fechas de mayor afluencia, que permita el registro de viajes de menores de edad, los encuestados en un 98% (241 personas) sostuvieron que sí, porque de esa manera, se establecería, de alguna manera, estadísticas sobre los viajes de niños, niñas y adolescentes, que hasta la fecha no existen.

Hecho, que también permitiría hacer una especie de seguimiento al tránsito migratorio de los menores de edad, que permitiría contribuir en muchos casos cuando se den denuncias de supuestos casos de trata y tráfico de personas.

**Gráfica N° 4.11**

11. Para ese registro, ¿Se debería exigir la identificación de los menores y/o adolescentes, conjuntamente sus acompañantes?



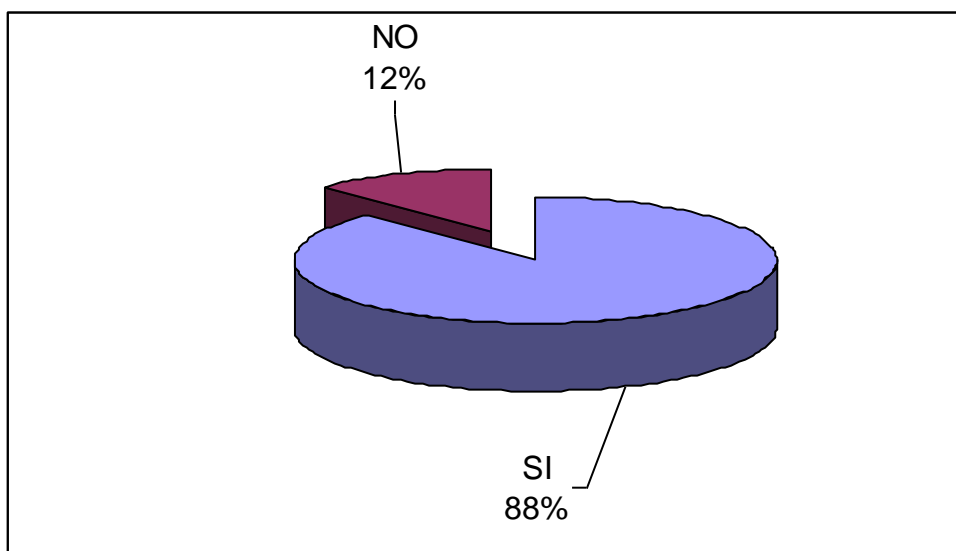
Fuente: Elaboración Propia

Sobre la exigencia de las autoridades, de la presentación de documentos de menores de edad y de sus progenitores de manera conjunta, por unanimidad, el 100% (246 personas) de los encuestados manifestaron que sí se debería cumplir con ésta.

Informes recientes, señalan la posibilidad de incluir el nombre de los padres de familia, en los documentos de identidad de los menores de edad, aspecto que sin duda, contribuirá también a realizar de manera más eficiente el control de viajes de menores de edad, por todo el país, y particularmente a través de la Terminal de buses de la ciudad de La Paz.

**Gráfica N° 4.12**

12. ¿El registro de viaje de menores de edad y adolescentes, se debería informatizar, para tener una base de datos que permita obtener una información oportuna cuando se presenten casos de trata y tráfico de menores?



Fuente: Elaboración Propia

Sobre la posibilidad de informatizar (introducir los registros de viaje de menores de edad en una base de datos), los sujetos encuestados, en un 88% (216 personas) manifestaron que sí se lo debería realizar; en cierta manera, porque esta tarea permitiría tener estadísticas fiables que podrían ser consultadas de manera oportuna y rápida, permitiendo un mejor seguimiento de los casos de menores que tengan alguna denuncia sobre su desaparición.

Para el efecto, se debería contar con una oficina permanente, dotada de un equipo informático, que permita el vaciado del formulario estándar aprobado por

autoridades defensoras de los derechos de los, niños, niñas y adolescentes y que por cualquier motivo hacen uso de la Terminal de Buses.

### 4.2.3 COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Partiendo de la hipótesis inicial:

- “Con la implementación de una regulación administrativa al tema migratorio de niño, niña y adolescente en la terminal de buses, promoviendo la intervención de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia se afianzará una atención y protección del niño, niña y adolescente en su interés superior en el gobierno Autónomo Municipal de La Paz”

Se determina la Hipótesis Nula ( $H_0$ ) y la Hipótesis Alternativa ( $H_1$ ):

$H_0$ = Hipótesis Nula. Su aceptación sugiere que en el país, y en el estudio de campo de la ciudad de La Paz, **No** existen altos índices preocupantes de la falta de control en el control de tránsito migratorio, sobre la protección del niño, niña y adolescente,. Y por tanto, **No** es pertinente el plantear una regulación administrativa al tema migratorio de los menores de edad.

$H_1$ = Hipótesis Alternativa. Su aceptación sugiere que en el país, y en el estudio de campo de la ciudad de La Paz, **Si** existen altos índices preocupantes de la falta de control de tránsito migratorio sobre la protección del niño, niña y adolescente. Y por tanto, **Si** es pertinente el plantear una regulación administrativa al tema migratorio de los menores de edad.

De acuerdo a las dos hipótesis planteadas, resumiendo los resultados obtenidos en el marco práctico, se tiene la siguiente Tabla de Docimasia o comprobación de Hipótesis:

**Cuadro N 4.2**  
**Comprobación de la Hipótesis**

<b>INDICADORES</b>	<b>H<sub>0</sub> Acepta</b>	<b>H<sub>1</sub> Acepta</b>	<b>Conclusión de la Información que APOYA H<sub>0</sub> ó H<sub>i</sub></b>
Incrementar los niveles de seguridad sobre los viajes de menores de edad	No	Si	En la actualidad se da un escaso control al viaje de menores por la terminal de buses.
Observancia de viaje de menores de edad sin su acompañante	No	Si	Esta cuestión respalda el escaso control existente en la Terminal de buses sobre viaje de menores.
Control de documentación a menores de edad	No	Si	Si bien existe una disposición que determina que se deben exigir los documentos de menores de edad que se prestan a viajar, la misma no se cumple en su integridad.
Coordinación entre autoridades en la Terminal	No	Si	Escasa coordinación de autoridades competentes para realizar el control de viaje de menores
Normativa anexa a la venta de pasajes a menores de edad.	No	Si	Se hace necesaria para afianzar la seguridad de los derechos del menor en tránsito por la Terminal.
Implementar un registro de viajes de menores de edad por la Terminal.	No	Si	Se hace necesaria para permitir el seguimiento de los casos de denuncias sobre menores desaparecidos.
Informatización de los registros de viaje de menores	No	Si	Permitiría una base oportuna de información.
Registro permanente de viajes de menores	No	Si	Existe la necesidad de crea una oficina permanente de registro de viajes para menores de edad.
Marco Legal	Si	No	Existe un marco legal, pero el cual es insuficiente.

La trata y tráfico de personas está incrementándose	No	Si	Estadísticas sugieren que Bolivia es el cuarto país que tiene mayores índices al respecto.
<b>Sumatoria</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	

De 10 ítems considerados, 9 aceptan la  $H_1$ , y una la  $H_0$ . Es decir, se rechaza la Hipótesis nula  $H_0$ , que sostiene que **No** existen altos índices preocupantes de la falta de control sobre la protección del niño, niña y adolescente. Y por tanto, **No** es pertinente el plantear una regulación administrativa al tema migratorio de los menores de edad.

Conclusión general:

Se acepta la Hipótesis  $H_1$ , luego, en el país, y en el estudio de campo de la ciudad de La Paz, **Si** existen altos índices preocupantes de la falta de control sobre la protección del niño, niña y adolescente, en el tránsito migratorio. Y por tanto, **Si** es pertinente el plantear una regulación administrativa al tema migratorio de los menores de edad.

Y por tanto la Hipótesis de investigación:

- “Con la implementación de una regulación administrativa al tema migratorio de niño, niña y adolescente en la terminal de buses, promoviendo la intervención de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia se afianzará una atención y protección del niño, niña y adolescente en su interés superior en el gobierno Autónomo Municipal de La Paz”

Es validada, y corresponde elaborar y proponer una reglamentación adicional sobre el control de viajes de menores de edad en la Terminal de Buses.

## CONCLUSIONES

Los datos que existen sobre la desprotección del menor en relación a los viajes interdepartamentales e interprovinciales en el país demuestran que la misma tiene altos índices de peligro para el niño, niña y adolescente, lo que conlleva a una situación de inseguridad del niño, niña y adolescente.

El objetivo general de la investigación en relación a la desprotección e inseguridad jurídica que en la actualidad presenta la regulación migratoria de niños, niñas y adolescentes, así como la necesidad de regular su tránsito en los viajes Interdepartamentales a efectos de Precautelar el interés superior de los mismos, permite que se sugiera una propuesta de anexar un Título a la Ordenanza Municipal 467/2007, relativa a la venta de pasajes a menores de edad, así como el registro informatizado de los mismos.

La normativa nacional, así como la municipal, existente, no contempla una reglamentación específica sobre la venta de pasajes a menores de edad.

Asimismo, la legislación de la normativa a nivel internacional, refleja que se han hecho avances al respecto, pero que los mismos continúan siendo insuficientes, por la complejidad del tema.

Los estudios realizados en diferentes ámbitos, reflejan que trata de personas, de niños, niñas y adolescentes, en Bolivia es significativa, surgiendo una demanda al respecto para disminuir esas tasas en defensa de los derechos de del menor de edad.

En cuanto a las funciones de las autoridades y entidades que intervienen en el proceso de los viajes interdepartamentales, no cuentan con una reglamentación específica de sus funciones, responsabilidades así como atribuciones en la terminal de buses para el registro de viajes de niños y adolescentes, es decir se actúa en contra del interés del niño, niña y adolescente en virtud de no existir



una reglamentación específica, acorde y armoniosa respecto al tema de regulación administrativa de las defensorías en viajes interdepartamentales en nuestro municipio.

En cuanto a las defensorías de la niñez y adolescencia que intervendrían dentro el proceso de los viajes interdepartamentales, necesitan tener un campo de acción específico y delimitado, de esta manera sus responsabilidades estarán determinadas y sus atribuciones ejercidas, en virtud al desarrollo del derecho de la niñez y adolescencia, es constante la necesidad de revisar los avances y alcances de las nuevas teorías que fortalezcan al interés del niño, niña y adolescente que responda sus intereses particulares.

En tal virtud, se presenta una propuesta de anexar a la Ordenanza Municipal N° **N°467/2007** Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses del Municipio de La Paz, respecto a la venta de pasajes a menores de edad, y su registro computarizado, que permitan disminuir los altos índices de tráfico y trata de niños, niñas y adolescentes por la Terminal paceña.

Los casos de trata y tráfico de menores en el país, si son denunciados generalmente no llegan a buen término, principalmente debido a la inexistencia de los instrumentos jurídicos, sociales y económicos acordes para la debida protección al menor en la sociedad boliviana, por lo que es fundamental establecer normas específicas que contribuyan a la disminución de esta problemática, e incrementar la seguridad jurídica y vivencial de los más débiles del país: niños, niñas y adolescentes.

## RECOMENDACIONES

Incorporar desde los primeros niveles de enseñanza en el país, la materia curricular transversal de Derechos Humanos para su aplicación por parte de la ciudadanía, y/o la materia de la trata y tráfico de niños, niña y adolescente.

Promover por parte de Organizaciones defensoras de la niñez el desarrollo de alianzas en el ámbito nacional, así como también en todas las instituciones que se encuentran llamadas a la intervención en los casos de violencia hacia los derechos del niño.

Formar adecuadamente a los policías por medio del Ministerio de Gobierno y de Justicia, jueces, abogados y agentes sociales en materia de tráfico y trata de menores de edad, para que los mismos brinden una correcta atención y resguardo al menor de edad que ha sido lesionado.

Es necesario que el Estado determine la importancia de que los poderes públicos del país establezcan espacios en los medios de comunicación que permitan la denuncia pública, respetando los derechos constitucionales de las personas, y la condena de comportamiento y actitudes que atentan contra la seguridad de los niños, cuando los mismos tienen la necesidad de trasladarse de un lugar a otro.

Que por mandato de una normativa municipal, se instituya la reglamentación de la venta de pasajes a menores de edad, así como su registro computarizado, para de alguna manera contribuir a la disminución de los casos de niños, niñas y adolescentes extraviados o desaparecidos.

# **ANTEPROYECTO**

**ORDENANZA MUNICIPAL N° 0000**

**DE 30 DE JULIO DE 2013**

Dr. Luis Revilla Herrero

**ALCALDE MUNICIPAL DE LA PAZ**

Por cuanto el Concejo Municipal de La Paz ha aprobado la siguiente Ordenanza Municipal.

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política del Estado Plurinacional en su artículo 272, establece que la autonomía implica la elección directa de las autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos, la administración de los recursos económicos y el ejercicio de las facultades legislativas, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por los Órganos del Gobierno Autónomo en el ámbito de su jurisdicción, competencias y atribuciones.

Que el artículo 283 de la Constitución Política del Estado Plurinacional establece que el Gobierno Autónomo Municipal, está constituido por un concejo Municipal con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa municipal en el ámbito de sus competencias; y un órgano ejecutivo, presidido por la Alcaldesa o el Alcalde.

Que la Ley N° 2028 de Municipalidades de 28 de octubre de 1999, establece en su artículo 8, Parágrafo V, inciso 1), que es atribución del Gobierno Municipal de La Paz, en materia de servicios, otorgar en concesión, controlar, regular y planificar la prestación de obras, servicios públicos y explotaciones económicas en su jurisdicción.

El Gobierno Autónomo Municipal de la Paz, a través de su Unidad Desconcentrada Terminal de Buses y la Dirección de Defensoría de la niñez y adolescencia, la Policía Boliviana a través de sus Unidades: Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC) con su División de Lucha contra la Trata y Tráfico de personas, la Unidad Operativa de Transito, Brigada de Protección a la Familia y la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) comunican que:

En aplicación de la Constitución Política del Estado Plurinacional, del Código de Familia, la Ley 2026 “Código Niña, Niño y Adolescente”, y el Reglamento de Defensa de los Usuarios de Transporte Terrestre, resuelve anexar el Título respecto a los REQUISITOS Y NORMAS PARA VENTA DE PASAJES A MENORES DE EDAD Y SU CORRESPONDIENTE REGISTRO a la Ordenanza Municipal **N°467/2007** Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses del Municipio de La Paz, conmina a Las Empresas y/o Líneas Sindicales de transporte Terrestre y Agencias de Viajes Interdepartamentales, interprovinciales, e internacionales al cumplimiento estricto relativo a la venta de pasajes a menores de edad, y el registro informático correspondiente del formulario respectivo.

POR TANTO:

El Concejo Municipal de La Paz, en ejercicio de las facultades que le confiere la Ley;

RESUELVE:

La necesidad de la implementación a la Ordenanza Municipal N°467 del 31 de diciembre 2007, Reglamento Municipal de Terminales Terrestres de Buses del Municipio de La Paz

ARTICULO UNICO.- Se declara aprobada la necesidad de la implementación de el Capitulo respecto a los “Requisitos y Normas para la Venta de Pasajes a Menores de Edad y su Correspondiente Registro”, ello con el propósito de proteger la integridad del niño, niña y adolescentes en los viajes interdepartamentales en nuestro municipio, documento que forma parte indiscutible de la presente Ordenanza Municipal N°467/2007 del G.A.M.L.P.

Quedando redactados los artículos de la siguiente manera:

**TÍTULO I**  
**REQUISITOS Y NORMAS PARA VENTA DE PASAJES A MENORES DE**  
**EDAD Y SU CORRESPONDIENTE REGISTRO.**

**CAPÍTULO I**  
**VENTA DE PASAJES INTERPROVINCIAL E INTERDEPARTAMENTAL A**  
**MENORES DE 18 AÑOS (Niño, Niña y Adolescente NNA)**

**ARTÍCULO 1. (Venta de Pasajes a menores de edad)**

Las empresas y/o Líneas Sindicales de Transporte Terrestre y Agencias de Viaje NO pueden vender pasajes a menores de 18 años en forma directa, sino a través de su progenitor, tutor o guardador (en estos dos últimos casos, acreditando dicha condición mediante Resolución Original y una copia fotostática simple de los Jueces de la Niñez o Jueces de Instrucción o de Partido).

**ARTÍCULO 2. (Presentación de documentos de identidad del menor)**

Todo NNA debe portar en todo momento su DOCUMENTO DE IDENTIDAD VALIDO Y VIGENTE, el mismo que debe presentarlo las veces que le sea requerido. Los documentos de identidad valido y vigente del NNA:

1. Nacionales: Carnet de Identidad, Registro Único Nacional (RUN), Pasaporte y/o Certificado de Nacimiento.
2. Extranjeros: Pasaporte.

**ARTÍCULO 3. (Acreditación de afinidad del acompañante del menor)**

Previo a comprar el boleto de un NNA, el adulto que lo acompaña debe acreditar la afinidad, parentesco o filiación con el NNA ante los administradores de boleterías dependiente de cada empresa de transporte como refiere la disposición 02; de manera aleatoria se realizará la verificación física con personal de la DNA, debiendo personal de boletería verificar la cédula de

identidad de los progenitores y el certificado de nacimiento del menor de edad que realizara el viaje acreditando así la filiación.

**ARTÍCULO 4. (Sanciones al no cumplimiento de los artículos 44 y 45)**

En caso de que se incurra en la venta de pasajes sin el respectivo control interno de cada empresa de viaje terrestre como refieren los artículos 2 y 3, al momento de ser verificada dicha omisión por personal de la terminal de buses, policía boliviana, ATT o DNA se iniciaran las acciones ante la administración de la terminal con respectivo informe para aplicar las sanciones que dispone el presente reglamento (circular, instructivo)

**ARTÍCULO 5. (Presentación de documentos para menores de 3 años)**

Cuando un menor de edad hasta sus 3 años viaje en el mismo asiento con su progenitor o progenitora al momento de realizar la compra de su pasaje se debe verificar por boletería la filiación que se tiene entre los mismos con la documentación pertinente (carnet de identidad de los progenitores y certificado de nacimiento del niño(a)).

**ARTÍCULO 6. (Autorización de viaje para adolescentes)**

Todo adolescente que sea trasladado de una localidad a otra para realizar cualquier tipo de trabajo precisa de la autorización escrita de los padres, tutor o guardador (acreditando su condición mediante Copia de la Resolución de los Jueces de la Niñez o Jueces de Instrucción o de Partido), necesariamente para ello personal de administración de boletería de cada empresa deberá verificar la documentación con personal de la DNA.

**CAPÍTULO II**  
**VENTA DE PASAJES INTERNACIONAL Y/O ZONAS FRONTERIZAS**  
**(VILLAZÓN, YACUIBA, ETC.) A MENORES DE 18 AÑOS.**

**ARTÍCULO 7. (No venta directa de pasajes a menores de 18 años)**

Las empresas y/o Líneas Sindicales de Transporte Terrestre y Agencias de Viaje NO pueden vender pasajes a menores de 18 años en forma directa, sino a través de su progenitor, tutor o guardador (en estos dos últimos casos, acreditando dicha condición mediante Original y fotocopia simple de la Resolución de los Jueces de la Niñez o Jueces de Instrucción o de Partido).

**ARTÍCULO 8. (Presentación de documentos de identidad de NNA)**

Todo NNA debe portar en todo momento su DOCUMENTO DE IDENTIDAD VALIDO Y VIGENTE y presentarlo las veces que le sea requerido. Los documentos de identidad valido y vigente del NNA son los siguientes:

1. Nacionales: Carnet de identidad, Registro Único Nacional (RUN), Pasaporte y/o Certificado de Nacimiento.
2. Extranjeros: Pasaporte.

**ARTÍCULO 9. (Viaje de menores acompañados por sus progenitores)**

Los NNA deben viajar en compañía de sus dos progenitores, hechos que deben ser verificados con personal de boletería de las respectivas líneas terrestres, caso contrario se promoverá la aplicación de las sanciones que dispone el presente.

**ARTÍCULO 10.** Si los NNA viajan en compañía de solo uno de sus padres deben adquirir los pasajes ambos progenitores con la presentación de sus respectivas cédulas de identidad y el certificado de nacimiento del menor de edad que realizara el viaje aun sea el viaje con uno de los progenitores debe acreditarse referida filiación y autorización del otro progenitor



**ARTÍCULO 11.** En caso de que uno de los progenitores no se encuentre, este en proceso de divorcio, separación o que no cuenten con la tenencia, custodia o guarda de sus hijos, el otro debe contar con la autorización expresa del progenitor ausente para la adquisición del respectivo boleto mediante carta notariada o en su caso de Autoridad Competente (Juez de la Niñez y Adolescencia, Juez de Instrucción de Familia y/o Juez de Partido de Familia). Que deberá ser acreditado por personal de boletería de la línea terrestre y controlado por la DNA Terminal, Policía boliviana y ATT.

**ARTÍCULO 12.** Si el NNA debe viajar solo o en compañía de un pariente, ambos progenitores deben adquirir el respectivo pasaje. En caso de que el NNA este bajo la custodia de uno de sus progenitores, debe acreditar autorización expresa tal como se indica en la ARTÍCULO 11.

Siendo que el viaje lo realice solo el NNA deberán ambos progenitores firmar el formulario de autorización de viaje en respectiva boletería de la empresa de viaje terrestre, formulario que será proporcionado por la administración de la terminal, en la cual se contemplara quienes dieron la autorización expresa de viaje sus datos personales, numero de CI. y respectiva firma, en caso de que uno de los progenitores cuente con resolución de guarda, tutela o tenencia se hará constar en señalado formulario señalada situación.

**ARTÍCULO 13.-** Cuando un NNA realice un viaje al exterior del país necesariamente deberá contar con la autorización de la autoridad jurisdiccional correspondiente (Juez de la Niñez y Adolescencia), caso contrario si se realiza la venta de pasaje a un menor de edad para un viaje al exterior aun sea en compañía de sus padre se iniciaran las sanciones administrativas y judiciales que dispone la Ley 2026.

### **CAPÍTULO III**

#### **EMBARCO DE BUSES**

#### **ARTÍCULO 14. (Control de embarco de pasajeros)**

Las modalidades respecto al control de embarque de pasajeros y en particular de menores de edad, se establecen de la siguiente manera:

1. Toda empresa y/o Línea Sindical de Transporte Terrestre y Agencias de Viaje deberá contar con un encargado, claramente identificable (con uniforme y credencial visible otorgado por la Administración de la Terminal de Buses) para hacer cumplir las disposiciones de control de embarco de pasajeros.
2. Solo pueden embarcar al bus los pasajeros que hayan adquirido su boleto.
3. Queda terminantemente prohibido el embarco de terceras personas. Si se extravía algo es responsabilidad de la empresa.
4. Antes de embarcar responsable designado por la empresa y/o Línea Sindical de Transporte Terrestre exigirá al pasajero su documento de identidad para verificar que coincidan con los datos del boleto.
5. Una vez embarcado, está prohibido descender del bus mientras se encuentre dentro de la terminal de buses.
6. A efectos de controlar que las administradoras, boleterías de cada empresa de transporte realice el control correspondiente, respecto a la venta de los referidos pasajes a menores de edad, se contará con personal de DNA en la Terminal de buses quienes promoverán las acciones de supervisión a lo señalado en el presente y promoverán las sanciones de manera conjunta o independiente con la Policía boliviana, ATT a las contravenciones que involucren a menores de edad.

## **CAPÍTULO IV**

### **REGISTRO DE PASAJEROS MENORES DE EDAD**

#### **ARTÍCULO 15. (Llenado de formulario)**

De acuerdo a disposiciones superiores, son las Defensorías de la Niñez y Adolescencia, las encargadas de llenar el Formulario único para el registro de viaje de menores de edad, donde se inscriben los datos de los documentos de identidad de los menores como de sus progenitores o acompañantes.

#### **ARTÍCULO 16. (Base de Datos)**

Las defensorías deberán procesar los datos del formulario expedido en una base de datos que permita hacer seguimiento de los viajes de menores de edad a través de la Terminal de Buses de La Paz.

#### **ARTÍCULO 17. (Oficinas de Registro)**

La Administración de la Terminal de Buses, deberá facilitar una oficina específica a la Defensoría de la Niñez y Adolescencia para que lleve a cabo los registros correspondientes, según los artículos 15 y 16.

## **CAPÍTULO V**

### **SANCIONES**

#### **ARTÍCULO 18. (Sanción)**

- La vulneración a la reglamentación de venta de pasajes, constituye una falta administrativa, cuya sanción ira desde la clausura por 15 días en primera instancia, 30 días en una segunda y la cancelación de la autorización de funcionamiento en la Terminal de Buses de La Paz en una tercera y última.

- En aplicación de la Ley 2026 “Código del Niño, Niña y Adolescente”, la Defensoría de la Niñez y Adolescencia del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz actuará de oficio instaurando las acciones legales correspondientes ante el Juez de la Niñez y Adolescencia para establecer las responsabilidades de la empresa y/o línea sindical de transporte terrestre y/o Agencia de Viaje que haya incumplido con la presente disposición.
- Así mismo, la inobservancia a los artículos puede generar la presunta comisión de uno o más delitos, dando lugar a que la Defensoría de la Niñez y Adolescencia realice la denuncia y la acción penal correspondiente ante la Policía Boliviana y/o Ministerio Público.

## **ANEXO COMPLEMENTARIO**

DELITOS EN LOS QUE SE PUEDE INCURRIR AL VENDER PASAJES AL NO CONTEMPLAR ESTE INSTRUCTIVO DE ACUERDO AL CÓDIGO PENAL:

ARTÍCULO 246.- (SUBSTRACCIÓN DE UN MENOR O INCAPAZ). El que substrajere a un menor de diez y seis años (16) o a un incapaz, de la potestad de sus padres, adoptantes, tutores o curadores, y el que retuviere al menor contra su voluntad, será sancionado con privación de libertad de uno (1) a tres (3) años.

La misma pena se aplicará si el menor tuviere más de diez y seis años (16) y no mediare consentimiento de su parte.

ARTÍCULO 247.- (INDUCCIÓN A FUGA DE UN MENOR). El que indujere a fugar a un menor de diez y seis (16) años o a un incapaz o con su consentimiento y para el mismo fin lo substrajere de la potestad de sus padres, tutores o guardadores, incurrirá en privación de libertad de un (1) mes a un (1) año.

La misma pena se aplicará al que retuviere al menor o incapaz contra la voluntad del padre, tutor o curador.

ARTÍCULO 281.- (TRATA DE SERES HUMANOS). Será sancionado con una pena privativa de libertad de ocho (8) a doce (12) años, el que por cualquier medio de engaño, coacción, amenaza, uso de fuerza y/o de una situación de vulnerabilidad aunque medie el consentimiento de la víctima, por sí o por tercera persona induzca, realice o favorezca el traslado o reclutamiento, privación de libertad, resguardo o recepción de seres humanos, dentro o fuera del territorio nacional con cualquiera de los siguientes fines:

- a) Venta u otros actos de ARTÍCULO con fines de lucro.
- b) Venta o ARTÍCULO ilegal de órganos, tejidos, células o líquidos corporales.
- c) Reducción ha estado de esclavitud u otro análogo.
- d) Guarda o Adopciones Ilegales.
- e) Explotación Sexual Comercial (pornografía, pedofilia, turismo sexual, violencia sexual comercial).
- f) Explotación laboral.
- g) Matrimonio servil; o,
- h) Toda otra forma de explotación en actividades ilegales.

La pena se agravará en un cuarto cuando: la víctima sea niño, niña o adolescente; cuando el autor sea el padre, madre, tutor o quien tenga bajo su cuidado, vigilancia o autoridad al niño, niña o adolescente; el autor o participe, fuera parte de una organización criminal, de una asociación delictuosa; y, cuando el autor o participe sea autoridad o funcionario público encargado de proteger los derechos de niños, niñas y adolescentes.

Si a causa de acciones u omisiones dolosas se produjere la muerte de la víctima se impondrá la pena del delito de asesinato.

Si la muerte fuese producida por acciones u omisiones culposas, la pena se agravará en una mitad.

ARTÍCULO 281.- (TRÁFICO DE MIGRANTES). El que en beneficio propio o de tercero por cualquier medio induzca, promueva, favorezca, financie o facilite la entrada o salida del país, de personas en forma legal o en incumplimiento de las disposiciones legales de migración, será sancionado, con privación de libertad de cuatro (4) a ocho (8) años.

Si a causa de acciones u omisiones dolosas se produjere la muerte de la víctima se impondrá la pena del delito de asesinato.

Si la muerte fuese producida por acciones u omisiones culposas, la pena se agravará en una mitad.

## BIBLIOGRAFÍA

- › ARIÈS, PHILIPPE. El niño y la vida familiar en el Antiguo Régimen, Madrid, Taurus, 1987.
- › ASBÚN, JORGE. Derecho Constitucional General. Conceptos Jurídicos Básicos. Quinta Edición. Cochabamba (Bolivia): Grupo Editorial KIPUS, 2007.
- › BORDA, Guillermo. Manual de Derecho de Familia. XI Edición. Editorial Perrot. Buenos Aires. 1993.
- › BURGOA ORIHUELA, IGNACIO. Derecho Constitucional Mexicano, Porrúa S.A., 15ava. Edición; México, 2002.
- › CILLERO BRUÑOL, MIGUEL. El interés superior del niño en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007.
- › CILLERO BRUÑOL, MIGUEL. El interés superior del niño en el marco de la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007.
- › D` ANTONIO, Daniel Hugo. Derecho de Menores. IV Edición. Editorial Astrea. Buenos Aires. 1994.
- › Decreto Supremo 25287 de 30 de Enero de 1999 del SEDEGES.
- › Decreto Supremo N° 27443 “Reglamento a la Ley 2026 Código Niño, Niña y Adolescente.
- › DOMÍNGUEZ ORTIZ, ANTONIO. Instituciones y Sociedad en la España de los Asturias. Barcelona. 1985.
- › Enciclopedia Jurídica OMEBA, Tomo XIX, Pág. 961, Editorial Bibliográfica Argentina, 1964.
- › FANLO CORTÉS, ISABEL. Los Derechos del Niño y Las Teorías de los Derechos: Introducción a un Debate. En “Justicia y Derechos del Niño” N° 9. UNICEF. Santiago de Chile. 2007.

- GARCÍA DE ENTERRÍA, EDUARDO. Turgot y los Orígenes del Municipalismo Moderno. En: *Revista de Administración Pública*. NO 33; Vol. IX – XII, Madrid. 1960.
- GARCÍA MENDEZ, EMILIO, Derechos de la Infancia y la Adolescencia: de la Situación Irregular a la Protección Integral, Santa Fe de Bogotá, Forum Pacis, 1997.
- GRUNAUER DE FALÚ, MARÍA CRISTINA. Manual de Derecho del Transporte Terrestre. Buenos Aires. 2011.
- GRUNAUER DE FALÚ, MARÍA CRISTINA. Manual de Derecho del Transporte Terrestre. Buenos Aires. 2011.
- HERBERT J. CHRUDEN; ARTHUR W. SHERMAN, JR., Administración de Personal, Cía. Editorial Continental S.A. de C.V. México, Décima Impresión, Marzo de 1986.
- JIMÉNEZ SANJINES, Raúl. Lecciones de Derecho de Familia y Derecho del Menor. II Edición. Editorial Turpo. La Paz – Bolivia. 2006.
- L. L. HIERRO, “Los derechos de la infancia. Razón para una ley”, en: *Infancia y Sociedad*, núms. 27-28, 1994.
- MERCOSUR. Guía de Buenas Prácticas en relación a la Asistencia Jurídica en materia de Trata de Personas entre los Estados Partes y Asociados del Merco Sur. Editorial OIT. Asunción del Paraguay. 2007.
- MOYA C., RUFINO; SARAVIA A., GREGORIO. Probabilidad e Inferencia Estadística. Editorial San Marcos. Lima Perú. 2008.
- NAVA NEGRETE, Alfonso. Diccionario jurídico mexicano, Ed. Porrúa, IIJ, 10ª edición, México, 1997.
- OLGUIL ESTRADA, José Antonio. Introducción al estudio del Derecho.
- Ordenanza N°467/2007 del Gobierno Autónomo Municipal De La Paz.
- OSSIRIO, Manuel Diccionario d Ciencia Jurídicas Políticas y Sociales. Falta año.
- PERIÓDICO EL DIARIO - 11 de octubre de 2012.
- REGLAMENTO DE DEFENSA DEL USUARIO DE TRANSPORTE



- RENDÓN HUERTA, TERESITA. El Municipio, su competencia, origen y perspectiva En Derecho Municipal, Revista Jurídica Anuario. México.1985.
- REPUBLICA DE BOLIVIA Decreto Supremo N° 27443 Reglamento a la ley 2026 Código Niño, Niña y Adolescente. Gaceta Oficial de Bolivia. 2004.
- REPUBLICA DE BOLIVIA Ley N° 2086.
- REPUBLICA DE BOLIVIA. Código Civil Santa Cruz.
- REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley de Organización del Poder Ejecutivo, Gaceta Oficial de Bolivia,
- REPUBLICA DE BOLIVIA. Ley N° 2026. Código Niño, Niña Y Adolescente.
- REYES CANEDO, SERGIO. Consolidando la Autonomía Municipal. Tarija, Bolivia. 2009.
- TRIGO, CIRO FÉLIX. Derecho Constitucional Boliviano. La Paz (Bolivia): Editorial Cruz del Sur. 1952.
- SÁNCHEZ AGESTA, LUÍS. Sistemas Políticos de la Constitución Española. Editorial Ariel. Madrid, España. 2001.
- UNICEF. De qué se trata la Trata de niños, niñas y adolescentes?. Buenos Aires. 2007.
- URENDA, JUAN CARLOS. Autonomías Departamentales. Editorial Grigotá. Santa Cruz, Bolivia. 2007.
- VALENCIA VEGA, ALIPIO. "Manual de Derecho Constitucional". La Paz (Bolivia): Editorial Juventud, 1964.
- YAMPARA H., SIMÓN. Descentralización y Autonomía desde la visión de los pueblos originarios. La Paz, Bolivia. 2009.

## FUENTES DE INTERNET

- › BÖHRT, CARLOS. ESTADO CON AUTONOMÍAS. En:  
<http://www.gobernabilidad.org.bo/conceptos-constitucionales/estado-con-autonomias>
- › DERECHOS HUMANOS DE BOLIVIA. LA TRATA y tráfico de personas, “nueva esclavitud de siglo XXI”. 24 de agosto de 2012. En:  
[http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod\\_noticia=NO20120824160208](http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod_noticia=NO20120824160208)
- › DERECHOS HUMANOS DE BOLIVIA. Cédula de menores de 18 años incluirá nombre de los padres. 12 de octubre de 2012. En:  
[http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod\\_noticia=NO20121012094213](http://www.derechoshumanosbolivia.org/noticia.php?cod_noticia=NO20121012094213)
- › MARTÍN QUIJANO, MAGALI. Migración irregular y tráfico de personas: Nuevos problemas para America Latina y el Caribe Aldea Mundo [en línea] 2007, 11 (noviembre-abril) : [fecha de consulta: 5 de octubre de 2012] En:  
<<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=54302205>>
- › América Latina, de los lugares con mayor trata de mujeres en el mundo. En:  
<http://www.amecopress.net/spip.php?article971>.
- › [http://www.radiofides.com/noticia/social/La\\_trata\\_y\\_trafico\\_de\\_personas\\_es\\_el\\_tercer\\_delito\\_que\\_mas\\_se\\_practica\\_en\\_Bolivia](http://www.radiofides.com/noticia/social/La_trata_y_trafico_de_personas_es_el_tercer_delito_que_mas_se_practica_en_Bolivia)
- › <http://elmonticulo.com/wpMontic/2012/04/bolivia-con-mayor-indice-en-trata-de-personas/>

# Anexos

**ANEXO A**  
**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**Facultad de Derecho y Ciencias Políticas Carrera de Derecho**  
**ENCUESTA**

Esta encuesta es anónima y sólo se utilizará con fines académicos. Solicitamos su colaboración, para responder a las preguntas con la mayor sinceridad posible.

Sexo:  Masculino     Femenino     Edad.....

Profesión o actividad a la que se dedica: .....

MARQUE CON UNA X SU RESPUESTA

1. ¿Sabe si existe una norma reglamentaria para la venta de pasajes a menores de edad?

SI                       NO

2. ¿Desearía que el nivel de seguridad para menores de edad y adolescentes en la Terminal de Buses sea mejor?

SI                       NO

3. ¿Ud. observa con frecuencia que muchos menores de edad y adolescentes viajan solos?

SI                       NO

4. ¿Le parece a Ud. adecuado que menores de edad y adolescentes viajes solos?

SI                       NO

5. ¿Ud. presenció que las autoridades pertinentes exigen identificación a los pasajeros . que viajan con menores de edad o adolescentes?

SI                       NO

6. ¿Durante su viaje en Bus, presenció alguna vez que el acompañante de un menor lo maltrataba?

SI                       NO

7. ¿Cree Ud. que existe coordinación en la Terminal de Buses, entre la Defensoría de la Niñez y Adolescencia con los conductores de buses, y autoridades administrativas?

SI                      NO

8. ¿Considera Ud. que una normativa específica garantizaría mucho mejor los derechos de los niños en su viaje en Buses?

SI                      NO

9. ¿Considera Ud. que debería existir una norma anexa al Reglamento de la Terminal de Buses, que determine la venta de pasaje a menores de edad y garantice durante el viaje, los derechos de los mismos en la Terminal de Buses?

SI                      NO

10. ¿Es necesario instalar una oficina permanente en la Terminal de Buses, que permita el registro de viaje de menores de edad y adolescentes?

SI                      NO

11. Para ese registro, ¿Se debería exigir la identificación de los menores y/o adolescentes, conjuntamente sus acompañantes?

SI                      NO

12. ¿El registro de viaje de menores de edad y adolescentes, se debería informatizar, para tener una base de datos que permita obtener una información oportuna cuando se presenten casos de trata y tráfico de menores?

SI                      NO

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

**ANEXO B**  
**RESULTADOS DE LA ENCUESTA**

1. ¿Sabe si existe una norma reglamentaria para la venta de pasajes a menores de edad?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	66	26,8%
NO	180	73,2%
Total	246	100,0%

2. ¿Desearía que el nivel de seguridad para menores de edad y adolescentes en la Terminal de Buses sea mejor?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	231	93,9%
NO	15	6,1%
TOTAL	246	100,0%

3. ¿Ud. observa con frecuencia que muchos menores de edad y adolescentes viajan solos?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	166	67,5%
NO	80	32,5%
Total	246	100,0

4. ¿Le parece a Ud. adecuado que menores de edad y adolescentes viajes solos?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	54	22,0%
NO	192	78,0%
Total	246	100,0%

5. ¿Ud. presencié que las autoridades pertinentes exigen identificación a los pasajeros . que viajan con menores de edad o adolescentes?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	72	29,3%
NO	174	70,7%
Total	246	100,0%

6. ¿Durante su viaje en Bus, presencié alguna vez que el acompañante de un menor lo maltrataba?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	157	63,8%
NO	89	36,2%
Total	246	100,0%

7. ¿Cree Ud. que existe coordinación en la Terminal de Buses, entre la Defensoría de la Niñez y Adolescencia con los conductores de buses, y autoridades administrativas?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	50	20,3%
NO	196	79,7%
Total	246	100,0%

8. ¿Considera Ud. que una normativa específica garantizaría mucho mejor los derechos de los niños en su viaje en Buses?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	215	87,4%
NO	31	12,6%
Total	246	100,0%

9. ¿Considera Ud. que debería existir una norma anexa al Reglamento de la Terminal de Buses, que determine la venta de pasaje a menores de edad y garantice durante el viaje, los derechos de los mismos en la Terminal de Buses?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	238	96,7%
NO	8	3,3%
Total	246	100,0%

10. ¿Es necesario instalar una oficina permanente en la Terminal de Buses, que permita el registro de viaje de menores de edad y adolescentes?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	240	97,6%
NO	6	2,4%
Total	246	100,0%

11. Para ese registro, ¿Se debería exigir la identificación de los menores y/o adolescentes, conjuntamente sus acompañantes?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	246	100,0%
NO	0	0,0%
Total	246	100,0%

12. ¿El registro de viaje de menores de edad y adolescentes, se debería informatizar, para tener una base de datos que permita obtener una información oportuna cuando se presenten casos de trata y tráfico de menores?

	Frecuencia	Porcentaje
SI	216	87,8%
NO	30	12,2%
Total	246	100,0%





**SERVICIO A LA COMUNIDAD**

La rabia es MORTAL, si eres mordido por cualquier animal de sangre caliente (perro, gato, mono y otros), acude al CENTRO DE SALUD más cercano a tu DOMICILIO.

Fonoluz  
**233 3300**

Resuelve tus consultas y reclamos mediante teléfono.

DELAPAZ, \* EMPRESA SUPERVISADA Y REGULADA POR LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL SOCIAL DE ELECTRICIDAD (AE) y LINEA NARANJA GRATUITA 800 10 2407 DE LA AE PARA LA ATENCIÓN AL CONSUMIDOR. LAS 24 HORAS 7 DÍAS A LA SEMANA \*

**AYUDANOS A ENCONTRARLOS**



Matilde  
Choque  
Bisa

Edad: 70 años

Se encuentra desde el 01/02/2013 en el Hogar "María Esther Quevedo" calle Indaburo final N° 722 entre Pichincha y Jaén, zona Central - La Paz.  
Referencias: 2408222



Henry Milton  
Mamani  
Valero

Edad: 19 años

Con capacidad diferente, desapareció el 18/06/2012 al salir de su domicilio en la zona Alto Tejar - La Paz.  
Referencias: 72094273 - 73286888



Ana Virginia  
Choque  
Tupa

Edad: 14 años

Desapareció el 25/07/2012 al salir de su domicilio calle Primera Taca N° 100 zona Villa Fátima Las Delicias - La Paz.  
Referencias: 72542892



Mariano  
Condori  
Yujra

Edad: 89 años

Se encuentra desde el 12/03/2013 en el Hogar "María Esther Quevedo" calle Indaburo final N° 722 entre Pichincha y Jaén, zona Central - La Paz.  
Referencias: 2408222

Servicio Departamental de Gestión Social (SEDEGES) del GADLP  
Tels: 2488191 - 2488354 (Int. 111) y Fax: (591-2) 2488354

"TODAS LAS PERSONAS TIENEN EL DERECHO A VIVIR EN FAMILIA"  
SEÑOR(A) CLIENTE, PARA SU COMODIDAD PUEDE CANCELAR...

## Tu factura de Electropaz llega más rápido

2



Utilizando una terminal portátil, anotará tu consumo y recibirá el monto a pagar inmediatamente.

¡HORA MÁS RÁPIDO EN RECIBIR TU GASTO!

1



Un operador visitará tu hogar para registrar tu medidor de luz.

¡TIEMPO MÁS RÁPIDO EN RECIBIR TU GASTO!

3



En una impresora portátil imprimirá tu factura y te la entregará en ese mismo momento!

¡TIEMPO MÁS RÁPIDO EN RECIBIR TU GASTO!

La nueva factura de Electropaz se imprime al momento de registrar tu medidor. Así ganas tiempo y comodidad.  
Porque renovando, mejoramos nuestra calidad de servicio.



**SERVICIO A LA COMUNIDAD:**  
EL SEGURO UNIVERSAL MATERNO - INFANTIL es tu DERECHO y es GRATUITO, exígalo... "acude al CENTRO DE SALUD más cercano a tu DOMICILIO".

Fonoluz)  
**233 3300**

Resuelve tus consultas y reclamos mediante teléfono.

ELECTROPAZ, \* EMPRESA SUPERVISADA Y REGULADA POR LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL SOCIAL DE ELECTRICIDAD (AE), y LINEA NARANJA GRATUITA 800 10 2407 DE LA AE PARA LA ATENCIÓN AL CONSUMIDOR. LAS 24 HORAS 7 DÍAS A LA SEMANA\*

### AYÚDANOS A ENCONTRARLOS



**Gregorio Marín Aruquipa**

Edad: 80 años

Se encuentra desde el 21/08/2012 en el Centro Rosaura Campos, Yanacocha casi Esq. Sucre frente a Derechos Reales, zona Central - La Paz.  
Referencias: 2906509



**Zacarías Villa Jiménez**

Edad: 80 años

Se encuentra desde el 28/10/2012 en el Centro Rosaura Campos, Yanacocha casi Esq. Sucre frente a Derechos Reales, zona Central - La Paz.  
Referencias: 2906509



**Vicenta Miriam Laura Quispe**

Edad: 33 años

Desapareció el 04/12/2011 al salir de su domicilio zona 16 de Julio calle Pascoe N° 3178 - El Alto.  
Referencia: 72597700 - 75818799



**Luis Ticona Tintaya**

Edad: 12 años

Desapareció el 13/09/2012 al salir de su domicilio zona Mcal. 3J Tilata Manzano C N° 339 - El Alto.  
Referencia: 72567828

Servicio Departamental de Gestión Social (SEDEGES) del GADLP  
Tels: 2490649 - 2488191 - (Int. 111) y Fax: 2488354  
"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia"

SEÑOR/A CLIENTE PARA SU COMODIDAD PREDEFINIR...











# Editorial

## Vía libre para el tráfico de niños

**L**a intervención del Hogar de Niños Liberty demuestra, una vez más, la falta de legislación boliviana en materia de tráfico de niños y niñas para su compra venta bajo la supuesta figura de adopción. Un delito que no está tipificado en el Código Penal modificado en agosto de 2003.

El 2004 una investigación del Viceministerio de la Juventud, Niñez y Tercera Edad advirtió que los casos de tráfico de niños presentados ante la justicia, no prosperaban porque no existe una ley específica que sancione ese delito, que es similar al artículo 321 (Tráfico de personas) que dice:

"Quien induce o favorezca la entrada o salida del país o traslado dentro del mismo, de personas que ejerzan la posesión, mediante engaño, violencia, amenaza o las referidas a estado de inconsciencia para este fin, será sancionada con privación de libertad de 4 a 8 años. En caso de ser menores de 18 años la pena será de 5 a 10 años de privación de libertad. Cuando la víctima fuera menor de 14 años la pena será de 6 a 12 años de reclusión, pese a no mediar las circunstancias previstas en el párrafo anterior".

Este artículo del Código Penal presenta limitaciones para tipificar casos de tráfico, no contempla los diversos fines del tráfico y no se adecua a casos incidentes que se denuncian", dice la reveladora investigación realizada por Marisol Calvi Barrón, Nintzka Dusan Iluega y Jasmine Macedo al denunciar algunos casos que no fueron sancionados por los vacíos legales existentes.

Uno de los casos citados es el de un médico sancionado con cinco años de prisión por vender a una niña por 2.500 bolivianos. "Sin embargo al ser una condena poco severa y al no tener el imputado antecedentes previos, pudo acogerse al perdón judicial y ahora está libre".

Otro caso es la denuncia de la Juez de la Niñez y Adolescencia de Santa Cruz, quien descubrió que una persona llevaba niños a España con documentos falsos. El autor fue sancionado por uso de instrumento falsificado y falsedad ideológica, pero no por tráfico de menores. Ahora, la historia se repite con el caso del director del Hogar Liberty, acusado por supuesto tráfico de niños, pero imputado por falsedad material e ideológica, estafa, uso de instrumento falsificado y liberado bajo medidas sustitutivas a la detención.

Sacar ilegalmente a un menor del país no es una misión imposible. Es, por el contrario, una tarea simple por la participación de inescrupulosos funcionarios que coadyuvan en la falsificación de documentos o por negligencia no exigen los requisitos para el traslado de los pequeños.

El Estado también es un violador de sus propias disposiciones a través de las autoridades que infringen los derechos de los niños porque no terminan de regular el régimen de prevención, protección a los menores. En Bolivia los que cometen el delito de abigeato son condenados a cinco años de cárcel, mientras los que trafican con niños quedan libres e impunes por el vacío legal existente y la insensibilidad de las autoridades para proteger a los menores.

**En Bolivia los que cometen el delito de abigeato son condenados a cinco años de cárcel, mientras los que trafican con niños y niñas quedan libres e impunes por el vacío legal existente.**