

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

CARRERA DE DERECHO

P.E.T.A.E.N.G.



MONOGRAFIA

**LINEAMIENTOS DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
INTERPROVINCIAL PARA CONSOLIDAR UNA SEGURIDAD
CIUDADANA QUE RESGUARDE Y PROTEJA A LA POBLACIÓN,
PARTICULARMENTE A LOS NIÑOS Y NIÑAS DENTRO DE LAS
CIUDADES DE LA PAZ Y EL ALTO.**

Postulante:Wanda Mary Zabaleta Rada

Tutor: Dr. Roberto Rene Fernández Daza

La Paz – Bolivia

2012

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I GENERALIDADES

1.1	ANTECEDENTES	1
1.2	PROBLEMÁTICA	2
	1.2.1 Formulación del Problema	3
1.3	JUSTIFICACIÓN	4
1.4	OBJETIVOS	4
	1.4.1 Objetivo General	4
	1.4.2 Objetivos Específicos	5
1.5	ALCANCES	5
	1.5.1 Temporal	5
	1.5.2 Espacial	5
1.6	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	6
	1.6.1 Métodos	6
	1.6.2 Técnicas	7

CAPÍTULO II MARCO REFERENCIAL

2.1	MARCO HISTÓRICO	8
	2.1.1 Antecedentes de la llegada del transporte	8
	2.1.2 Capital y Transporte: Algunas experiencias sudamericanas	10
	2.1.3 Historia del Transporte en Bolivia	14
	2.1.3.1 Tres momentos históricos influyentes	14
	2.1.3.2 La comunidad gremial como organización social en el transporte público	17
	2.1.3.3 La centralización sindical y grupal de recursos	18
	2.1.3.4 Historia de las terminales de buses en la ciudad de La Paz	22
2.2	MARCO TEÓRICO	23
	2.2.1 Seguridad Ciudadana	23
	2.2.2 Derechos	25
	2.2.2.1 Derechos civiles	25
	2.2.2.2 Derechos del niño y niña	26
	2.2.3 Situaciones de riesgo para la población de la niñez	30
	2.2.3.1 Trata o Tráfico de niños y niñas	30
	2.2.3.2 Factores de Riesgo	33
2.3	MARCO CONCEPTUAL	38

CAPÍTULO III MARCO PRÁCTICO

3.1	REALIDAD DE LAS TERMINALES Y EL USO DE LOS USUARIOS	40
3.1.1	Frecuencia del uso de terminales de niños y niñas	40
3.1.2	Compañía hacia los niños y niñas que usan las terminales	41
3.1.3	Edad promedio de los niños y niñas que usan las terminales	42
3.1.4	Mecanismo de identificación hacia los pasajeros	43
3.1.5	Identificación de los niños y niñas que adquieren el respectivo boleto de viaje	44
3.1.6	Identificación de los niños y niñas que no adquieren ningún boleto	45
3.1.7	Instancia que no requiere el niño y niña para su registro personal	46
3.1.8	Comprobación del grado de parentesco del acompañante del niño y niña	47
3.1.9	Instituciones que brindan medidas de seguridad y protección en las terminales	48
3.1.10	Cumplimiento del rol de protección otorgado por la Policía Nacional	49

CAPÍTULO IV MARCO JURÍDICO

4.1	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO	50
4.2	CÓDIGO DE FAMILIA	52
4.3	CÓDIGO NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE.	52
4.4	LEY CONTRA EL TRÁFICO DE MENORES	56
4.5	LEY GENERAL DEL TRANSPORTE	57
4.6	NORMAS VIGENTES PARA LA PARTICIPACIÓN DE INSTITUCIONES NACIONALES Y MUNICIPALES	57
4.6.1	Policía Nacional	57
4.6.2	Defensorías de la Niñez y Adolescencia	62
4.6.3	Servicio Departamental de Gestión Social SEDEGES	66

CAPÍTULO V PROPUESTA

5.1	Antecedentes	68
5.2	Objetivo	69
5.3	Desarrollo	69
5.3.1	Lineamientos Jurídicos	69

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones	71
Recomendaciones	72
BIBLIOGRAFÍA	73
ANEXOS	75

CAPÍTULO I GENERALIDADES

1.7 ANTECEDENTES

La temática a investigar se centra en analizar al sector de transporte dentro el territorio boliviano, concretamente el Departamento de La Paz, en específico ciudades como La Paz y El Alto, debido a un crecimiento importante de la población existente en el lugar, se evidencia un alto movimiento en el uso de las terminales, tanto interdepartamental e interprovincial, como también se generan diferentes acontecimientos que atañen a la inseguridad ciudadana, particularmente afectado a poblaciones vulnerables como es la población de niños y niñas.

Una realidad actual se refleja en el diario acontecer de la sociedad civil, como se dijo anteriormente, la falta de seguridad en terminales, tanto interdepartamental como el interprovincial, debido a medidas de control de terminales por los diferentes entes destinados a preservar y proteger a los ciudadanos.

Aunque en el último tiempo, los sucesos de trata y tráfico, motivaron a que las autoridades destinados a brindar seguridad ciudadana puedan ejercer un protagonismo efectivo, por ello, se tiene antecedentes como “Ante el incremento de casos de trata y tráfico de personas, el Vice Ministro de Seguridad Ciudadana, solicitó a la Policía intensificar los controles, especialmente, en las terminales de buses de todo el país”¹.

Notas como las anteriores viene a reflexionar del verdadero rol que cumplen las autoridades frente a los sucesos acontecidos en la sociedad que vienen a atentar

¹Véase Anexo N° 1: Nota de prensa periódico El Diario del 21 de Julio de 2012.

el derecho de los ciudadanos, siendo que muchos de éstos deben enfrentarse con una carencia de la seguridad ciudadana.

1.8 PROBLEMÁTICA

Frente a los diferentes casos de inseguridad ciudadana, ante todo que afectan a poblaciones vulnerables como son los niños y niñas, que muchos de éstos deben enfrentar a bandas organizadas dedicadas a la trata y tráfico de personas, se requieren de organizaciones públicas efectivas en cuanto la labor cotidiana que ejercen, a la par de ésta participación, también se requieren de medidas preventivas que puedan remediar o paliar de alguna manera el problema de la inseguridad ciudadana, en este caso particular, los sucesos de trata y tráfico, que normalmente poseen canales por los cuales atraviesan y vulneran toda medida de resguardo.

Uno de ellos, centrado en el transporte interprovincial y porque no decir interdepartamental, principalmente en el primero se vienen suscitando diferentes acontecimientos que se constituyen en atenuantes contrarios a la seguridad ciudadana, ya que en éstos predios no existe un control y protección por parte de la Policía Nacional y otras instituciones que dejan de lado su actuar en cercanía a estas, lo que viene a constituirse en un canal dispuesto para delitos como la trata y tráfico de personas.

También es oportuno destacar que debido a la carencia de infraestructura, muchas de los puntos de partida, en cuanto los viajes interprovinciales, se puede visualizar calles que son transformadas en puntos de parada para buses, microbuses y taxis, existiendo una falta de organización y por ende del control de pasajero, siendo que al no existir ninguna medida protectora, este se constituye en puente para continuar realizando delitos que vienen a afectar la moral y la cultura de una ciudadanía pacífica.

No cabe duda, que "...Los menores son una de las mercancías más preciadas y demandadas en los mercados negros, de todo el mundo especialmente del continente Europeo y de los Estados Unidos, la pobreza se ha convertido en clave fundamental para las operaciones de los criminales que abusando de la situación económica y la ignorancia de la gente hacen uso de su inteligencia para conseguir a menores por medio del rapto, plagio, secuestro, entre otros, para luego ser explotados en la prostitución, pornografía infantil, trata de menores, tráfico de órganos, mulas de cocaína, etc...."².

De tal manera, aprovechando la poca efectividad de las políticas y normas asumidas en la protección de los ciudadanos en general, particularmente en los derechos de los menores (niños y niñas) en Bolivia, las actividades ilícitas, las desapariciones y/o extravíos y el tráfico indiscriminado, son situaciones que se vienen suscitando en la coyuntura actual dentro de la sociedad boliviana.

Por lo tanto, el principal problema identificado en la presente investigación se centra en el vacío jurídico dentro del Código Niño, Niña y Adolescente, donde se aprecia la falta de una medida de control destinado a la locomoción del menor de 18 años dentro del territorio nacional, sobretodo de aquellos segmentos altamente vulnerables como son los niños y niñas que se encuentran en una corta edad..

1.8.1 Formulación del Problema

En base a los anteriores antecedentes planteados, se presenta la siguiente interrogante:

¿Será que en la normativa boliviana establezca pautas y mecanismos que consoliden una efectiva seguridad ciudadana en el uso de transporte interprovincial en las ciudades de La Paz y El Alto?

1.9 JUSTIFICACIÓN

²Véase www.ciudadfutura.org/traficc/personas/htm.

Frente a los diferentes hechos delincuenciales, que normalmente se ven o escuchan en las noticias, basados sobretodo en la inseguridad ciudadana acontecida en las terminales interprovinciales, en el que debido a la falta de la actuación de personeros de la Policía Nacional y Defensorías de la Niñez y Adolescencia, entre otros, son móviles para que los grupos organizados puedan hacer uso práctico y efectivo para lograr cometer sus delitos, en este caso, pudiendo suscitarse la trata y tráfico de seres humanos.

Es por ello, que existe un importante número de casos atendidos en las diferentes Defensorías de la Niñez y Adolescencia, Ministerio Público, División de Menores, Brigada de Protección a la Familia y la Unidad de Trata y Tráfico de Seres Humanos. En estos se encuentra a diario denuncias de desapariciones, secuestros, raptos, de niños, niñas y adolescentes.

Por tanto, los parámetros socio protectivos establecidos por el Estado boliviano son incompletos, por tanto insuficientes debido a que no se encuentran de acuerdo a la evolución y sucesos que acontecen en la actualidad, por lo tanto, es necesario asumir medidas oportunas de cambio, destinados al bien de la ciudadanía y sobretodo de la niñez y adolescencia.

1.10 OBJETIVOS

1.10.1 Objetivo General

Proponer lineamientos de regulación del transporte público interprovincial para consolidar una seguridad ciudadana que resguarde y proteja a la población, particularmente a los niños y niñas dentro de las ciudades de La Paz y El Alto.

1.10.2 Objetivos Específicos

- Comparar la situación existente en las terminales interdepartamental e interprovincial de la ciudad de La Paz y El Alto,
- Analizar la normativa vigente en cuanto las medidas asumidas para un efectivo control y resguardo para lograr una seguridad ciudadana.
- Conocer las medidas jurídicas que sustentan el trabajo de las instituciones ligadas con brindar seguridad ciudadana.

1.11 ALCANCES

1.11.1 Temporal

El espacio de tiempo en el cual se centra el presente estudio, comprende el estudio en la gestión 2012.

1.11.2 Espacial

El presente estudio tuvo como centro de operación y evaluación a la ciudad de La Paz y El Alto, los resultados que se reflejan en este, se basa en información obtenida en lugares necesarios a ser investigados como es el transporte interdepartamental y particularmente el interprovincial.

1.12 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.12.1 Métodos

Análisis teórico doctrinal.- Por las características del tema de investigación el método se orienta a un estudio de tipo **DESCRIPTIVO-PROPOSITIVO**.

“En un estudio descriptivo se selecciona una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para si describir lo que se investiga”³ “Utilizando el método descriptivo es posible descomponer un problema jurídico en sus diversos aspectos, estableciendo relaciones y niveles que ofrezcan una imagen de funcionamiento de una norma o institución jurídica”⁴.

Es un método Propositivo porque “Trata de cuestionar una ley o institución jurídica vigente, para luego de evaluar sus fallas, proponer cambios o reformas legislativas en concreto. Generalmente culmina con una proposición de reforma o una nueva ley sobre la materia”

Análisis de la realidad social.- Para el presente trabajo de investigación el método que se utilizó es el cualitativo y/o confirmatorio. Sus fuentes de información son el orden normativo y la realidad social, es decir lo investigado es el orden normativo en medio de los factores económicos, sociales, políticos culturales, psicológicos, etc.

El problema jurídico de investigación es definido desde una perspectiva jurídica social. La finalidad es evaluar la razón de ser y funcionamiento del Derecho mismo que es inscrito en el amplio campo de las ciencias sociales, es considerado como una variable dependiente de la sociedad.

³Ibidem. Pág. 24.

⁴WITKER, Jorge. “Como realizar la tesis en Ciencias Jurídicas”. Edit. Terra. España. 1998. Pág. 38.

1.12.2 Técnicas

En la realización de la presente investigación, se utilizaron las siguientes técnicas de recolección de datos: la observación directa y la investigación documental, como técnicas principales.

Para poder realizar la investigación, en un primer momento:

- 1) La **Observación directa**, se realizó para llegar a identificar la realidad por la cual atraviesan los niños y niñas en cuanto a la locomoción interna.
- 2) Asimismo, se hizo uso de **la investigación documental**, enmarcándose en recolectar información concerniente a la importancia de la temática abordada.

Por otra parte, el estudio de investigación incluye el análisis de tipo jurídico doctrinal. Su fin es la determinación del contenido normativo del orden jurídico. Asimismo, en cuanto a los instrumentos de investigaciones se tuvo que realizar la revisión de legislación vigente y comparada.

Los medios para lograr el desarrollo de la investigación se plasmaron mediante el estudio de información reflejada en libros, informes, revistas, entre otros, que estuvieron relacionados con la materia y temática abordada.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO HISTÓRICO

2.1.1 Antecedentes de la llegada del transporte

La llegada de españoles y portugueses a lo largo de casi toda América, produjo grandes cambios en los medios de transporte en el continente. Cuando apenas terminaba el renacimiento, el principal medio tecnológico para el transporte fue la carabela, primera nave capaz de salir de los mares para entrar a los océanos, lo que hizo posible esta conquista y las grandes colonizaciones a partir del siglo XVI (Ginés de Rus, 2003:11).

Además, del encuentro con Europa, América recibe el aporte del caballo y del buey, medios definitivos para el transporte de arriería, tan fundamental desde la colonia hasta principios del siglo XX. Las culturas americanas más evolucionadas, estaban en México y Perú, y no poseían energía de tracción animal comparable a la aportada por el europeo, razón por la cual la rueda permanecía acostada, en los usos para hilar de los indígenas.

También señala, Gines de Rus (2003) que los Incas poseían un eficiente sistema de caminos y calzadas adoquinadas con piedras a lo largo y ancho de su Imperio, que se extendían desde Córdoba Argentina hasta Quito Ecuador. Hubo en ellos transporte de carga o a lomo de llama. Por la red de caminos andinos de los pueblos indígenas de Colombia, se trasladaban personas, bienes y mercancías a pie y en la espalda, utilizando extensos caminos, puentes de cuerdas y canoas o balsas de madera.

La revolución en el transporte expresada en ferrocarriles y barcos de vapor, se inicia en el país con el ferrocarril de Panamá, el primero en Colombia y cuya

construcción se remonta a 1828, y con la navegación a vapor por el Magdalena, autorizada en 1823, y que tarda hasta la década de los años 30 para lograr algunos méritos, aunque su regularización sólo se presentará en la década de 1880, cuando los ferrocarriles empalmen las zonas de montaña con un medio fluvial en el Magdalena, que emplee naves de tamaño más adecuado y dotadas de mejores desarrollos tecnológicos. Así se generará un flujo de carga hacia y desde los mares, desde las zonas manufactureras, centros poblados de relevancia y zonas agrícolas exportadoras.

Luego, se da el advenimiento de los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XIX, como el Ferrocarril de Antioquia de 1875 obra del cubano Francisco Javier Cisneros. El Ferrocarril del Pacífico, que también emprende Cisneros en 1884, llega a Cali en 1915; este ferrocarril sólo se empalma con el Ferrocarril de Antioquia en 1941. El Ferrocarril de la Sabana que permitirá unir a Bogotá con el río Magdalena en Puerto Salgar y Girardot, se inicia en 1882 y llega a Facatativá en 1889. Esta es obra de los colombianos Indalecio Liévano y Juan Nepomuceno González Vásquez. Mientras en 1907 el FFCC de Cundinamarca llega al Magdalena con los FFCC de La Dorada y Girardot, es en la década de 1920 que sobresalen los FFCC Cafeteros, cuyo impacto por el poblamiento e industrialización del occidente Colombiano resulta comparable al del Canal de Panamá, concluido en 1914 (Ginés de Rus, 2003:14).

La de los 20, es también la década de los cables aéreos y de la explosión de la navegación en vapores por el Magdalena. El cable aéreo Manizales-Mariquita construido en 1922 y de 72,6 km de longitud, desaloja el transporte de arriería; pero luego de 40 años de funcionamiento cerrará por los efectos de la competencia de la carretera por Fresno, construida en 1938 y mejorada en la década de 1950.

A partir de la crisis económica causada por la recesión del año 1929, se decide fomentar la explosión del transporte carretero, entre cabeceras urbanas. Este

nuevo medio en Colombia, facilita trasladar los beneficios del café, a la economía del campo: además del puesto de salud, el acueducto, la electricidad y la escuela, se abren las vías rurales para el Jeep, el Willys y la “Chiva”.

Como consecuencia de factores asociados a la primera guerra mundial, en 1920 inicia operaciones la aviación comercial en Colombia con la Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo “Scadta”. Se reduce de 2 semanas a 10 horas, la distancia entre Barranquilla y Bogotá. Como consecuencia de la segunda guerra y atendiendo la seguridad del Canal de Panamá, se cierra Scadta y nace Aerovías Nacionales de Colombia “Avianca”, en 1940 (Ginés de Rus, 2003:16).

La revolución verde que en 1949 se inicia en México, entra con el Caturra a las zonas cafeteras en los años 70, generando cambios fundamentales en la estructura de la tenencia de la tierra y acelerando los procesos de urbanización del país. Dado el bajo nivel de escolaridad, los campesinos no pueden manejar los paquetes financieros y tecnológicos de la nueva agricultura basada en semillas mejoradas, monocultivos y abonos. Además, sin acceder a estos beneficios quedan sometidos a dos fuerzas que contribuyen al proceso de urbanización global: la pobreza rural como fuerza que los expulsa del agro y las mayores oportunidades de la ciudad como fuerza que los atrae a la vida ciudadana.

2.2.4 Capital y Transporte: Algunas experiencias sudamericanas

El proceso de reproducción del capital se ha constituido en un tema de interés para varios autores que escriben acerca del transporte urbano de pasajeros en Latinoamérica (Kralich y Gutiérrez, 2007; Figueroa, 2005; Gutiérrez, 2000).

Esto, debido a los cambios ocurridos en los sistemas de transporte público “formal” de muchos países, donde las características de las unidades económicas que brindan este servicio han cambiado. Por ejemplo, se han incorporado a los sistemas de transporte público, pequeñas unidades

económicas con vehículos de baja capacidad, muchas veces conducidos por sus propietarios y que no cumplen con los requisitos de seguridad y calidad establecidos para el transporte público “formal”.

Las investigaciones de Susana Kralich y Andrea Gutiérrez en la Región Metropolitana de Buenos Aires-Argentina nos brindan luces acerca de este proceso de “transformación”. Gutiérrez identifica un importante proceso de concentración empresarial en el sector del autotransporte, debido al aumento de la rentabilidad en la actividad, soportada en el incremento de la tarifa (Gutiérrez, 2000: 16). Este proceso ha permitido fortalecer la reproducción del capital en dichas empresas, tanto que tienen la capacidad de adjudicarse –junto a otras empresas- líneas de la red ferroviaria de pasajeros suburbanos, en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Como indica Gutiérrez, estamos ante unidades económicas con inversiones en el transporte automotor y ferroviario (intermodal), cuya estrategia empresarial “...señala un proceso de renovación tendiente a la expansión económica y territorial de la actividad” (Gutiérrez, 2000: 26).

Sin embargo, en el mismo sistema de transporte urbano, existen unidades económicas de transporte con características diferentes, por ejemplo, “...unidades productivas privadas y autónomas, de pequeño tamaño, que ofrecen servicios irregulares y de baja calidad, por y para sectores de bajos ingresos...” (Kralich y Gutiérrez, 2007: 1).

Se pueden identificar dos tipos de transporte público con estas características: los remises (automóviles de alquiler, sin taxímetro), y los *charters* (unidades de transporte colectivo contratados) este último suele aglutinar a chóferes dueños amparados bajo una organización de tipo artesanal. Para las autoras, estos servicios pueden considerarse “alternativos” al sistema de transporte público “formal”, ya que son producto de un proceso de reestructuración (en las economías nacionales, en la estructura de la ciudad y en la movilidad urbana), que tiende a flexibilizar la forma industrial de producción del transporte urbano de

pasajeros. Por esto, las autoras interpretan al transporte “alternativo” como una forma post industrial de producción del transporte urbano de pasajeros (Kralich y Gutiérrez, 2007).

De esta manera, se encuentra a la Región Metropolitana de Buenos Aires, al menos, dos modelos básicos de gestión del autotransporte urbano de pasajeros: Uno denominado convencional (o tradicional), caracterizado por la producción de servicios regulares y frecuentes sobre recorridos fijos mediante tecnologías uniformes de alta capacidad de carga de empresas mercantiles (públicas o privadas) de medianas a grandes con derechos de operación monopólicos a nivel de ruta. Otro denominado alternativo, caracterizado por la producción de servicios con una amplia variedad (tanto en recorrido como en condiciones operativas), mediante tecnologías diversas y generalmente de pequeña y mediana capacidad, a cargo de prestadores individuales (chóferes dueños) o de pequeñas empresas mercantiles artesanales reglamentadas o no por el estado, y con un grado variable de legalidad (Gutiérrez, 2005).

Para Oscar Figueroa, este proceso de transformación en los sistemas de transporte urbano en América Latina, tiene que ver con dos situaciones críticas: por un lado, con la puesta en marcha del plan de reajuste estructural en las economías latinoamericanas, que en el sector del transporte público significaron liberalización y desregulación de la actividad. Estas políticas facilitaron la expansión de la oferta, el constante reajuste tarifario, menores exigencias en cuanto al parque automotor y se abolieron todas las formas de subsidios que existían en algunos países.

Por otro lado, el origen de nuevas áreas urbanas más extensas, pero con menor densidad de demanda, delineó una nueva estructura de viajes en las ciudades latinoamericanas, en la cual una buena proporción de la población es cautiva del transporte público ya que no cuenta con la posibilidad de motorización propia. Ambas situaciones, alentaron la participación del sector privado, pero no a través

de empresas modernas y formales de transporte público, sino de a través unidades económicas con pequeños montos de capital y precarios como operadores.

Consecuencia de esto, según Figueroa, es la caída renovada del transporte público formal y el reforzamiento de las tendencias de dispersión del tipo *splinterins* (Gram. y Marvin, 2001). Sin embargo, en Bolivia el sistema de transporte urbano de pasajeros nunca fue totalmente “formal”. Antecedentes del transporte público en la ciudad de La Paz), ni registró este proceso de transformación e incorporación de unidades de transporte “informales” en el sistema de transporte urbano de pasajeros. Al contrario, en la ciudad de La Paz, las unidades de transporte “alternativo”, informal, tradicional, o como prefiero llamarlo yo, de *reproducción simple de capital*, se constituyen en los principales agentes económicos, desde los inicios del sistema de transporte público.

Algo muy parecido ocurre en el sistema de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Quito-Ecuador, donde Juan Pablo Chauvin identifica un grupo de transportistas “tradicionales”, que son los que tradicionalmente han controlado las agrupaciones gremiales y el sistema de transporte urbano en la ciudad, son chóferes propietarios que cuentan con unidades antiguas y pequeñas, lo cual les supone mayores gastos de mantenimiento, los que operan asociados en cooperativas o empresas de tipo tradicional. Aunque el autor también identifica a otro grupo de transportistas de carácter “vanguardista”, son aquellos propietarios que le han dado un enfoque más empresarial a su negocio, realizando inversiones para renovar sus unidades y buscando formas de organización y operación distintas, a través de empresas que son las propietarias de las unidades de transporte y manejan la relación laboral con los chóferes (Chauvin, 2007).

En cualquier caso, sea un proceso de transformación donde el sistema de transporte público “formal” incorpora a unidades económicas de transporte de reproducción simple del capital, como ocurre en Buenos Aires y Santiago. O un

proceso acumulación de capital en las unidades de transporte, que les permite a los propietarios realizar inversiones y renovar sus unidades para establecer grandes empresas, como ocurre en Quito. Incluso si el sistema de transporte público se mantiene relativamente estático e invariable, con unidades económicas de transporte con reproducción simple de capital, como ocurre en la ciudad de La Paz.

Asimismo, se puede incorporar en el análisis mayores evidencias sobre la reproducción del capital en estas unidades económicas de transporte, y analizar cómo las situaciones críticas, mencionadas por Figueroa u otras, influyen en las condiciones de reproducción del capital.

2.2.5 Historia del Transporte en Bolivia

Este crecimiento del sistema de transporte en la ciudad de La Paz, se ve influido por tres momentos históricos importantes, veamos estos:

2.2.5.1 Tres momentos históricos influyentes

A partir de 1960 el crecimiento del transporte se ve influido por tres momentos históricos importantes. *El primero* caracterizado por una fuerte relación clientelar entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Recordemos que en 1965 las fuerzas armadas firman un convenio con chóferes, ferroviarios y petroleros para romper la huelga obrera (Lazarte, 1987: 142-3).

Esto le valió a la confederación de chóferes 1ro de Mayo ser expulsada de la Central Obrera Boliviana (COB), pero además significó un paquete de beneficios para los socios de los sindicatos de transporte, por ejemplo, el subsidio estatal a la gasolina para el transporte público, la exoneración del pago de impuestos por

utilidades⁵ y los beneficios a nivel de importación de nuevos vehículos para los socios sindicalizados⁶, entre éstos el pago del vehículo en letras, el pago diferido de los impuestos por importación y la garantía del Banco Nacional de Bolivia en el crédito de los vehículos. Paralelamente, se crean nuevas líneas para los microbuses.

Entre 1970 y 1980 se amplían las rutas aprovechando espacios de producción ya existentes y delineando de esta manera la “red de rutas” del Sindicato Litoral. Un *segundo momento histórico* se da a partir de 1979-80 con la restitución de la democracia en nuestro país, seguida por la ruptura de la relación clientelar establecida entre los sindicatos de transporte público y los gobiernos militares dictatoriales. Esto supone dos procesos importantes: la ruptura de la relación clientelar y la crisis económica del sistema de transporte público.

El problema principal para los transportistas fue este último, ya que se incrementaron los costos de producción como por ejemplo el precio de los repuestos, el pago de las letras de los vehículos, entre otros. Las casas importadoras de vehículos empezaron a realizar las transacciones en dólares y justificaron la subida de los precios por una subida en el precio del dólar en el mercado exterior.

Dicho problema con el precio del dólar parecía presagiar la futura inflación económica que soportarían varios sectores del país. Esta elevación en los costos de producción, específicamente de los costos variables, afectó la circulación del capital el excedente obtenido por los dueños de los vehículos se agotaba en pagarle a las importadoras de repuestos, en vez de tecnificar la producción, lo que evitó que los propietarios pasaran de una reproducción simple hacia una reproducción ampliada del capital (Marx, 1885/1973).

⁵ “En 1971, Banzer aprobó una ley (Decreto No. 9669) que liberaba a los transportistas sindicalizados de pagar el impuesto sobre utilidades.”(Lagos, 1997: 142).

⁶ Recordemos que en esa época, los vehículos se compraban por medio de casa importadoras y no se conseguían a medio uso o “transformes” (Ver: Glosario).

Los años siguientes a 1985 constituyeron el *tercer momento histórico* para el transporte público en la ciudad de La Paz. Esta etapa se caracterizó por un incremento importante de los medios de producción de este servicio (rutas y vehículos). Sin embargo, la lógica de este crecimiento no era de ninguna manera centralizada y acumulativa en manos de determinadas empresas o sindicatos de transporte, como ocurría en la década de 1960.

El incremento de estos medios de producción se daba bajo una lógica descentralizada y dispersa, bajo la cual se incrementó el número de organizaciones de transportistas públicos y se masificó el auto-empleo en la producción de este servicio. Este proceso fue posible debido a la coyuntura macroeconómica de nuestro país y las nuevas condiciones microeconómicas de acceso a la producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz.

La privatización de varias empresas estatales y el cierre de muchas fábricas privadas, produjo variaciones en la composición de la población económicamente activa. Se incrementó el empleo de la mano de obra en el sector semi empresarial y familiar en detrimento del empleo en sectores empresariales y públicos (CEDLA-ILDIS, 1994: 29). Al mismo ritmo creció la producción de servicios mientras la producción de bienes bajaba. Aunque afectó de manera diferente al sistema de transporte urbano de pasajeros, este proceso de desempleo también se produjo en Argentina y Chile (Figueroa, 2005; Kralich y Gutiérrez, 2007).

2.2.5.2 La comunidad gremial como organización social en el transporte público

En Bolivia, la investigación social sobre las organizaciones laborales se ha centrado en organizaciones de carácter obrero-patronal, por ejemplo, los fuertes sindicatos mineros o fabriles, que tenían en la Central Obrera Boliviana (C.O.B) su entidad mayor. Sin embargo, las condiciones de producción sobre las que se estructuraban estas organizaciones fueron cambiando.

Álvaro García indica que la fuerte identidad obrero-patronal y la composición orgánica del capital facilitaban la organización de una estructura sindical estable, pero a partir de lo que él llama la *reconfiguración liberal del trabajo y el capital* (García, 1999), la condición del obrero y su forma de organización clásica se debilitan, hasta desaparecer en muchos casos. En la actualidad, según este autor, los proletarios tendrán una variedad impresionante de actividades desde pequeños productores, comerciantes, transportistas, subcontratados, etc., lo cual ha mermado su capacidad organizativa y de movilización. En esta afirmación también coinciden otros autores desde perspectivas diferentes (Castedo y Mansilla, 1993; CEDLA, FLACSO, ILDIS, 1986).

Lo extraño es que sindicatos de carácter gremial, como los que se desarrollan en la actividad del transporte público o el comercio en la ciudad de La Paz, muestran una estructura organizativa sólida y formalizada, basta con recordar que el transporte público ha paralizado la ciudad varias veces en los últimos cuatro años. Entonces ¿de qué debilidades de movilización y organización hablan estos autores? Y ¿cómo podemos entender las características organizativas de estos sindicatos? Veamos esto.

El sindicato de transporte público, se entiende aquí como una *comunidad de carácter gremial*, es decir, *una organización de productores que tiene la propiedad colectiva sobre determinados recursos de su actividad económica, y*

que usufructúan los mismos de manera individual (Patzí,2004:34). En este sentido, *la condición material gracias a la cual se estructura la organización social y política del transporte público, es la propiedad colectiva sobre la ruta.*

La comunidad gremial es un modelo institucional centralizado y jerárquico. Como indica Sahlins, la *comunidad o redistribución* es un sistema de relaciones de reciprocidad orientado hacia la centralización y la distribución de diferentes objetos o cosas, bajo la tutela de alguna autoridad (Sahlins, 1983), que en el caso del sindicato de transportes es jerárquicamente establecida.

En el caso del grupo y del sindicato de transporte, la *centralización* de recursos ocurre cuando parte de los ingresos de cada socio se destina a un fondo común -uno a nivel sindical y otro grupal- a través de dos impuestos: el cobro de los impuestos, sindicales y grupales, a los productores de transporte y el cobro de una cuota de ingreso, grupal y sindical, a los socios nuevos.

Luego este dinero es *redistribuido* a los integrantes del grupo bajo diferentes formas: seguro médico, jubilación, festejos en fechas determinadas y otros. A nivel grupal este sistema se utiliza para fortalecer la unidad e identidad del grupo de productores, a nivel sindical tiene el objetivo de la previsión social de los socios.

2.2.5.3 La centralización sindical y grupal de recursos

a) Los impuestos grupales y sindicales

Estos impuestos grupales y sindicales, le otorgan al productor de transporte (relevo o propietario) el derecho de usufructo sobre una ruta. Existen tres tipos de valores. Aquellos que tienen origen sindical, como *la hoja de ruta* del propietario y del asalariado que tienen que retornar al sindicato después de haber sido cobrados por el agente de parada.

Los valores de la cooperativa como *el pro cooperativa*, que es el aporte a un fondo de ahorro con el que se puede contar cualquier momento, este aporte no es obligatorio. Y por último, los valores de origen grupal que son administrados por el secretario de hacienda del grupo.

Tabla N° 1: Valores. En Bolivianos

Impuesto	Monto cobrado	Tiempo de pago
Hoja de ruta (Propietario)	6.20bs	12 unid. por mes
Hoja de ruta (Asalariado)	3.50bs	12 unid. por mes
Consumo de la Cooperativa	5.00bs	Opcional
Pro Deportivo (Grupal)	5.00bs	Por día trabajado
Pro Ahorro (Grupal)	5.00bs	Opcional

Fuente: Elaboración en base a (Aleman,2009:34).

Las *hojas de ruta* de propietarios y asalariados son impuestos cobrados por el sindicato a través del agente de parada. Este impuesto le supone al sindicato el 52% de sus ingresos totales. El pago de este impuesto supone para el propietario o el asalariado el permiso para el uso de las rutas del sindicato, el derecho a obtener los beneficios de la producción como cualquier otro socio, y el derecho a un seguro médico interno y externo, entre otros.

El *consumo de la cooperativa*, al igual que el *pro ahorro* son valores que se venden a los socios del grupo, propietarios o asalariados, y permiten acumular dinero o repuestos. El consumo de la cooperativa es un fondo en el cual el interesado va ahorrando dinero y el momento que así lo quiera puede recogerlo

en forma de repuestos para su vehículo. El pro ahorro en cambio es un fondo en el cual el interesado va ahorrando dinero y puede recogerlo cuando lo necesite.

El *pro deportivo* es un impuesto grupal cobrado al productor de transporte por concepto del usufructo de un medio de trabajo colectivo, la ruta. Al igual que el sindicato por medio de la hoja de ruta, el grupo a través de este impuesto, les reconoce a sus miembros el derecho de producir el servicio de transporte en una determinada ruta, es a través de este impuesto que el socio se reconoce como parte del grupo.

Los cinco bolivianos que cobra el agente de parada por este impuesto se divide en dos: dos bolivianos para el fondo de emergencia donde el socio va acumulando una suma determinada que puede ser utilizada por el socio en momentos de emergencia y si no es utilizada se devuelve a fin de año.

Luego los tres bolivianos restantes se cobran a los socios por concepto del pro-deportivo, que es más bien un fondo grupal, ya que se destina a las diferentes actividades que tiene el grupo, no sólo deportivas. Este impuesto significa el mayor ingreso económico del grupo, por lo mismo el pago de este impuesto es “sagrado”, todos deben pagar.

b) El ingreso al grupo y al sindicato

Para ser parte del sindicato el socio debe pagar una cuota de ingreso, la cual varía según la modalidad a la que ingrese, y si entra como propietario o asalariado. Por ejemplo, en las modalidades de más capacidad se paga un monto mayor, debido a la ganancia que se recibe de estas movibilidades. En el caso de los asalariados se paga una cuota única de 600Bs. Estas cuotas de ingreso por socios y vehículos representan un 26% del ingreso total del sindicato. Esta cuota pagada el sindicato es una formalización de un proceso previo que tuvo que pasar

el socio. Primero tiene que buscar un grupo que lo acepte y así asegurar el acceso a rutas determinadas.

Dentro del grupo, el ingreso de un nuevo socio se trata en las reuniones ordinarias, ya que es necesario que todos los socios del grupo acepten a un nuevo compañero de trabajo. El interesado puede mandar una carta o hacer conocer previamente a la jefatura su interés por formar parte del grupo, para que su asunto se trate en la reunión de grupo más próxima.

Es muy difícil que un propietario de un vehículo ingrese al grupo sin conocer a nadie, casi siempre se necesita que un familiar o un amigo interceda por él ante el grupo. En caso de que un socio nuevo sea aceptado por el grupo, este debe pagar una cuota de 200\$. Una vez centralizados estos ingresos, las formas y los objetivos de la redistribución varían en el grupo y el sindicato. En el grupo se pretende cohesionar a los socios transportistas y fortalecer su identidad de grupo, en el sindicato en cambio, se establecen mecanismos de previsión social para los socios. Veamos estos procesos de redistribución.

c) La redistribución grupal y sindical de los recursos

El grupo de transportistas, es un conjunto de personas que pueden o no tener medios de producción pero que tienen como fin extraer un beneficio económico de la actividad del transporte público. Si bien tienen un objetivo económico para asociarse, estas relaciones sociales nunca son enteramente utilitarias e instrumentales, como diría Saravia (2006).

Cada una de ellas aparece siempre rodeada de elementos simbólicos que sirven para aclarar, justificar y regular tales actos. [...] Todas las relaciones sociales están, pues rodeadas de un ceremonial, y el ceremonial puede ser pagado con trabajo, bienes o dinero. Si los hombres han de mantener relaciones sociales,

han de trabajar también para construir un fondo destinado a los gastos que esas relaciones originen.

Damos a esta reserva el nombre de *fondo ceremonial*... (Saravia,2006:54). Este imperativo social es propio del grupo de transportistas, un grupo donde los individuos buscan la mayor rentabilidad de sus unidades económicas, pero a la vez necesitan de sus compañeros para iniciar esta actividad productiva. Son las relaciones sociales de la comunidad las que preceden y sostienen el movimiento económico de cada unidad económica.

Por eso, el grupo dispone de ceremonias, de elementos simbólicos, que unifican a los productores como miembros de una comunidad de carácter gremial y cuyos actos ayudan a consolidar el orden social y a castigar el desorden. Para esto, se dispone de un fondo ceremonial que no es otro que el de los ingresos económicos del grupo (Pro deportivo y cuotas de ingreso de socios nuevos).

Como indica Saravia (2006), los ceremoniales se concentran en la acción y no en la creencia, hacen hincapié en las acciones y en su carácter regulador. Su objetivo es el orden social, donde las reglas se imponen desde un nivel superior a todas las partes, representando los intereses de la comunidad.

2.2.5.4 Historia de las terminales de buses en la ciudad de La Paz

La actual Terminal de Buses se encuentra en los predios que inicialmente fueron destinados para la construcción de la Estación Ferroviaria Guaqui - La Paz , financiada por la Bolivia RailwayCompany. Cuenta con una estructura metálica que data del siglo XIX y su diseño fue realizado por el arquitecto francés A. Eiffel (celebre por la edificación de la Torre Eiffel en París) y levantada por el constructor catalán Miguel Nogué.

Esta estructura es sin duda uno de los patrimonios arquitectónicos, culturales e históricos más importante de nuestra ciudad.El crecimiento poblacional y el uso

constante de los servicios de transporte hicieron que, a fines de los años 70, sea necesario centralizar la llegada y salida del transporte interprovincial, interdepartamental e internacional, tanto de pasajeros como de carga. Fue así que este espacio fue adaptado para este propósito y finalmente, en 1980, remodelado como Terminal de Buses.

El principal objetivo de la Terminal es administrar el servicio público de tránsito y transporte terrestre de pasajeros y carga de manera adecuada y eficiente, proporcionando al pasajero un espacio cómodo y seguro para embarcar y desembarcar.

Durante el proceso de la historia, el Departamento de La Paz, mantiene una única terminal de buses que puede denominarse formal, ya que ésta por lo menos posee los requisitos mínimos para su funcionamiento, a medida de transcurrir el tiempo, se evidencia que debido al crecimiento poblacional, se crearon estacionamientos de sindicatos de transporte, mismo que hoy en día continúan vigentes y que no guardan ninguna medida de seguridad en cuanto a infraestructura y servicios, mismos que se pueden identificar varios en la ciudad de El Alto, tanto aquellos con ruta interdepartamental e interprovincial, como también en la ciudad de La Paz, se identifica algunos puntos de parada de buses que se dirigen a las diferentes provincias del departamento.

2.3 MARCO TEÓRICO

2.2.1 Seguridad Ciudadana

El concepto de “seguridad” proviene del latín *securitas* que, a su vez, se deriva del adjetivo *securus*, el cual está compuesto por *sé* y *cura*, cuidado o procuración, lo que significa sin temor, despreocupado o sin temor a preocuparse.

Por otro lado, el Diccionario de Ciencias Sociales (1976, página 834) menciona que la seguridad es una “situación de encontrarse a salvo, con defensa contra el azar...”.

La Seguridad Ciudadana es una situación social, donde predomina la sensación de confianza, entendiéndosela como ausencia de riesgos y daños a la integridad física y psicológica, donde el Estado debe garantizar la vida, la libertad y el patrimonio ciudadano.

Según Capriotti (2004), se entiende por Seguridad Ciudadana a “la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos. Del mismo modo, contribuir a la prevención de la comisión de delitos y faltas”.

Actualmente, el tema de Seguridad Ciudadana es uno de los principales clamores de los ciudadanos, y el tema principal en las encuestas de opinión pública sobre los pedidos a sus autoridades, por existir una altísima sensación de inseguridad por el incremento alarmante de la delincuencia común, el cual debe ser controlado y reducido hasta niveles tolerables; al no ser posible eliminarlo dada su naturaleza.

2.3.2 Derechos

2.3.2.1 Derechos civiles

Los derechos civiles son parte de los derechos humanos. Éstos, a su vez, constituyen un conjunto extenso y heterogéneo de derechos, principios normativos, aspiraciones, criterios morales y políticos que se refieren a todos los ámbitos de la vida social. Con el paso del tiempo, la definición y reconocimiento de los derechos humanos se han ido modificando, en consonancia con las aspiraciones y convicciones de cada época. Los derechos civiles son un pequeño conjunto dentro de los derechos humanos, de hecho, forman su núcleo inicial, básico e indispensable.

Los derechos civiles constituyen el primer conjunto de derechos que los Estados modernos comenzaron a reconocer, a partir del siglo XVIII, y cuyo objetivo era establecer un ámbito de libertad dentro del cual todas las personas pudiesen decidir acerca de su propia vida sin la interferencia del Estado ni de ningún otro poder social: iglesia, corporación, gremio, comunidad. Los derechos civiles son anteriores a los demás derechos humanos en orden histórico, pero también son anteriores en orden lógico, porque sirven de fundamento para todos ellos⁷. Los derechos civiles incluyen la libertad de conciencia, de expresión, de asociación; la igualdad ante la ley y de derechos; el derecho a la intimidad y a la privacidad. Lo primero que se reconoce es la libertad de conciencia: el derecho de toda persona a profesar cualquier creencia religiosa o ninguna. Es un derecho que implica la existencia de un ámbito privado, donde cada persona puede decidir por su cuenta, y que también significa que de igual libertad gozan las demás personas.

A partir de esta libertad se definen otros derechos civiles: se amplía y se consolida la protección de la libertad personal como rasgo fundamental de la

⁷ SAVATER, Fernando, Humanismo impenitente, Barcelona, Anagrama, 1990

dignidad humana. Los derechos civiles definen y protegen la autonomía de las personas como exigencia mínima, indispensable en el reconocimiento de la dignidad humana.

2.3.2.2 Derechos del niño y niña

Los avances logrados en el reconocimiento de los derechos de los menores es producto de un largo esfuerzo doctrinal y social, aún cuando su conquista se produce en tiempos recientes.

Podemos decir que el “Derecho de Menores, hoy denominado Derecho del Niño Niña Adolescente es el conjunto de normas que tienen por objeto reglar la actividad comunitaria en relación con la Niñez y la Adolescencia, regulando sus derechos y deberes en el marco de la prevención, atención y protección de esta categoría social, buscando su desarrollo integral en función a su interés superior”⁸.

La atención de las necesidades de la infancia y adolescencia en base a la asistencia educativa, programas de apoyo a la familia, auxilio y orientación al joven en situación de riesgo. Un desarrollo integral que asegure su correcta formación en todos los aspectos sociales, culturales, familiares, psíquicos y jurídicos, de modo que garantice la autonomía de la personalidad del niño en el ejercicio de los derechos.

“Es así que el sujeto titular de este derecho es el niño y niña, y el comienzo de la titularidad del derecho es el momento mismo de la concepción. Sin embargo se considera sujetos de acción o de defensa de los derechos del niño a los padres, tutores o representantes y el Estado, en merito a que no siempre son estos los que ejercen directamente sus derechos”⁹.

⁸ SAJON, Rafael. “Derecho de Menores” Edit. Avelledo Perrot. Buenos Aires. 1995. Pág. 36

⁹Ibidem. Pág 39

El fundamento y justificación de esta nueva ciencia se encuentra en el valor de la seguridad jurídica. Así lo establece el preámbulo tanto de la Declaración de los Derechos del Niño, como la Convención Internacional sobre los Derechos del Niño de 1989 cuando determinan que: “El niño por su falta de madurez y mental, necesita protección y cuidados especiales, incluso la debida protección legal, tanto antes como después del nacimiento”

Los derechos comprendidos en esta nueva rama del Derecho son: el derecho a la vida, al nombre y a una nacionalidad, el derecho a la protección familiar, el derecho a la intimidad, el derecho al honor, el derecho a la libertad, el derecho a la salud, a la asistencia sanitaria, a la seguridad social, el derecho al descanso y el ocio, a participar plenamente d la vida cultural, a estar protegido contra todas las formas de explotación y abusos sexuales, etc.

Al igual que en el Derecho de Familia, el Derecho de la Niñez y Adolescencia no se lo puede situar solamente en el ámbito del Derecho Público, como tampoco en la esfera correspondiente al Derecho Privado.

Al respecto señala D’Antonio: “cabe advertir que si bien las vinculaciones jurídicas entre el menor y sus representantes legales, así como también diversas instituciones jurídicas protectoras, pertenecen al campo estrictamente Privado, al tratarse la problemática minoril-ocupa un vastísimo sector del derecho-, la actividad se torna eminentemente pública ante la regulación de instituciones típicamente pertenecientes a tal sector, tal es el caso de la responsabilidad penal atribuida a los adolescentes cuando encuadran su conducta en un hecho ilícito”¹⁰.

Por otra parte, Rafael Sajón señala que en la ciencia jurídica, la ciencia del Derecho de Menores nos lleva al descubrimiento y conocimiento de una serie de principios jurídicos: y que una vez reconocida la existencia de los mismos, es necesario realizar su realización práctica: es decir, que esos principios abstractos e ideales

¹⁰ D’ANTONIO, Daniel. “El menor ante el Delito”. Op. Cit. Pág. 16

que se originan en el contacto, en la interrelación, en la convivencia, se convierta en normas jurídicas adecuadas para asegurar su realización en la vida social, en las relaciones sociales y en el comercio jurídico de los hombres. La técnica jurídica tiene precisamente ese objeto: facilitar y asegurar en todo lo posible la aplicación de las reglas abstractas del Derecho, del Derecho de Menores en particular, a los casos, o mejor dicho, a las situaciones concretas. Al respecto Dworkin manifiesta que los principios son proposiciones que describen derechos cuyo cumplimiento es una exigencia de la justicia.

Carlos Tiffer Sotomayor sostiene que “el desarrollo de la nueva concepción del Derecho se ha fundamentado en una serie de principios propios de esta disciplina jurídica, alrededor de los cuales se han ido transformando las legislaciones internas de los diferentes países de la región”. Estos han sido positivizados por la normativa internacional y han influido grandemente en el cambio de orientación del derecho de la niñez y adolescencia. Se parte de la idea de que los menores de edad, como seres humanos, son titulares de todos los derechos reconocidos en los diferentes instrumentos internacionales.

De esta manera, se los considera sujetos de derecho humanos absolutos y originarios. El reconocimiento de estos derechos tiene como objetivo asegurar la formación integral del menor, es decir, una formación que abarque todos los ámbitos de su desarrollo, sea en los aspectos sociales, culturales, familiares, psíquicos o jurídicos.

Puede decirse que los principios en el marco de un sistema jurídico basado en el reconocimiento de derechos que permiten ejercer otros derechos y resolver conflictos entre derechos igualmente reconocidos.

“Las nuevas Legislaciones relativas al Derecho de la Niñez y la Adolescencia permiten identificar una serie de principios, los mismos que constituyen el marco a

través del cual se realice la lectura, interpretación y aplicación de cualquiera de sus disposiciones”¹¹.

Entre estos principios citamos:

- Principio de la Integralidad
- Principio de la no Discriminación
- Principio de la Autonomía Progresiva
- Principio de el Niño como Sujeto de Derecho
- Principio del Interés Superior
- Principio de la Participación
- Principio de la Unidad Familiar
- Principio de la Proporcionalidad

Entre las fuentes del Derecho de la Niñez y Adolescencia citamos en primera instancia: La ley, la costumbre, la Jurisprudencia y la doctrina: y en segunda instancia debemos tomar en cuenta los acuerdos y recomendaciones de los Congresos Internacionales como la Directrices emanadas de los organismos de las Naciones Unidas (UNICEF, UNESCO, OEA, ONU) así mismo los tratados sobre la materia firmados entre dos o mas países, pues todos ellos han incidido como elementos creadores en el nuevo Derecho.

¹¹ TIFER SOTOMAYOR, Carlos. “Ley de Justicia Penal Juvenil” Edit. Juritexto. San José – Costa Rica. 1996. Pág. 157

2.3.3 Situaciones de riesgo para la población de la niñez y adolescencia

2.3.3.1 Trata o Tráfico de niños y niñas

Por “Trata de personas” se entenderá la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo al uso de la fuerza u otras formas de coacción, el rapto, el fraude, el 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, para propósitos 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.

La trata de personas es una forma moderna de esclavitud y es definida internacionalmente como sigue: "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 explotación¹². 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 órganos¹³.

El tráfico de niñas, niños y adolescentes, más que una cuestión de delito o migración, configura un problema de derechos humanos. En todo el mundo, la

¹² www.hrlawgroup.org/resources/content/Protocol_annotated.pdf

¹³ PROTOCOLO PARA PREVENIR, REPRIMIR Y SANCIONAR EL TRÁFICO DE PERSONAS, ESPECIALMENTE DE MUJERS Y NIÑOS. Art. 3. NACIONES UNIDAS. 2000

mayoría de los seres sometidos al tráfico son mujeres y niñas/os de baja condición económica y las principales corrientes de este comercio fluyen desde los países en vías de desarrollo hacia los más próspero.

Tomando como fuente el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, se entiende por tráfico o trata, "la captación, transporte, traslado, recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, rapto, fraude, engaño, 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"¹⁴.

Los instrumentos internacionales que tratan específicamente el tráfico de niños son la Convención 182 de la OIT Concerniente a la Prohibición y Acción Inmediata para la Eliminación de las Peores Formas de Trabajo Infantil (1999) y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño (1989) y su Protocolo Opcional sobre la Venta de Niños, la Prostitución Infantil y la Pornografía Infantil (2000).

El tráfico de niñas, niños encuentra impulso en una demanda de criaturas para la explotación laboral, compra y venta de órganos, comercio sexual y la compra – venta de niños, niñas bajo la figura de adopción internacional, alimentada por una oferta de niños/as a quienes se niega derechos o oportunidades iguales de educación y desarrollo integral y perpetuada por traficantes que pueden

¹⁴ REPÚBLICA DE BOLIVIA – MINISTERIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE. "Tráfico de niños, niñas y adolescentes en Bolivia". La Paz- Bolivia. 2004. Pág. 4

explotar el infortunio humano casi con impunidad.

Los traficantes, además de explotar las necesidades económicas, sacan provecho de la vulnerabilidad de las niñas/os que han huido de su hogar debido a la violencia o que han sido secuestrados o engañados. El impacto psicológico y el estigma social del engaño pueden aumentar la debilidad de las niñas y niños ante la manipulación y la explotación por parte de los traficantes.

La oferta, la demanda y la impunidad crean un ámbito en el cual resulta más fácil que el tráfico se desarrolle. El entorno resultante ofrece ganancias elevadas y con poco riesgo para los traficantes, aunque también serios riesgos sanitarios como también violación a los derechos humanos para la víctima.

Es muy difícil percibir este espacio y mucho más describirlo y definirlo ya que toda estas organizaciones que trabajan en estas actividades ilegales son invisibles y además de muy hábiles a la primera señal de que se les está siguiendo los pasos, el buen resultado de estas actividades depende mucho de la astucia con que se manejen, aparte que la mayor parte de la información sobre redes tanto a nivel nacional como internacional son escasas ya que la mas mínima falla descubriría a toda una mafia.

Los compradores finales también prefieren mantenerse invisibles, dedicados ellos mismos a actividades que en gran medida son delictivas y consideradas como un delito. Finalmente, las circunstancias del tráfico ayudan a que la práctica se mantenga invisible. Un fin por el que el tráfico se desarrolla es el acogimiento ilegal de niños en familias locales para explotarlos laboralmente, esta es una práctica frecuente.

La necesidad impulsa a los padres y los niños a buscar alternativas para aliviar las necesidades de subsistencia y reproducción de sus familias. La estrategia que siguen es involucrar a sus hijos en diversos tipos de actividades laborales

a través de la entrega a terceras personas, padrinos, compadres, amigos íntimos de la familia.

Dentro de las fronteras se reclutan niños, niñas y adolescentes con buenas ofertas de trabajo y bienestar. Muchos quedan atrapados dentro de espacios de actividad comercial y de talleres donde los cohesionan y les obligan a trabajar en condiciones de riesgo y explotación. Es más conocido el hecho de que cientos de adolescentes migran hacia países vecinos como Argentina Brasil, Chile, EEUU, Europa esperanzados en ofertas de trabajo, y allí deben sobrevivir a costa de ser explotados de diversas maneras.

2.3.3.2 Factores de Riesgo

a) Trata

Se puede entender la trata como “la amenaza o el uso de la fuerza u otras formas de coacción, el rapto, el fraude, el engaño, el abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra”¹⁵.

De esta manera, la trata de personas viene a ser una acción ilícita que tiene por objeto la locomoción de individuos que carecen de protección familiar, teniendo como población vulnerable y en riesgo a los niños, niñas y adolescentes.

b) Víctimas de la trata

La trata es un acto criminal, encubierto bajo un velo de secreto, a menudo las víctimas temen salir a la luz pública, haciendo que sea difícil establecer una cuantificación exacta de la población de niños, niñas y adolescentes involucrados en este problema.

¹⁵UNICEF- Unión Interparlamentaria. “Contra la trata de niños, niñas y adolescentes”. Edit. Pág. 11

A pesar de la ausencia de datos que reflejan la cantidad de niños, niñas y adolescentes, víctimas de la trata, las cantidades son enormes y existe una tendencia en aumento.

Los niños, niñas y adolescentes son víctimas de trata para ser sometidos a diversas situaciones que constituyen explotación, la cuales incluyen:

c) Explotación laboral

Los niños, niñas y adolescentes pueden caer bajo las redes de la trata para trabajar en plantaciones, en minas o en otras condiciones peligrosas, como manejar situaciones químicas y pesticidas u operar maquinaria peligrosa. A menudo se los mantiene aislados dentro los países de destino y tienen temor de denunciar las condiciones abusivas de trabajo a las autoridades.

De acuerdo a informes de Unicef, indica que "...en ciertos casos, los niños, niñas y adolescentes son víctimas de la trata en condiciones de trabajo forzoso. Comúnmente la familia recibe un pago adelantado, a menudo estructurado de manera que los gastos o intereses son deducidos de las ganancias de un niño o niña, en cantidades tales que es casi imposible pagar la deuda o recuperar al menor de edad..."¹⁶.

¹⁶Ibidem. Pág. 13

d) Trabajo Doméstico

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) estima que la mayoría de los empleados domésticos infantiles son niñas¹⁷. Frecuentemente padres e hijos (as) son atraídos por promesas de educación o de un buen trabajo.

Una vez que son sometidos a la trata, sus documentos de identificación pueden ser arrebatados y se pueden encontrar sin ninguna red de apoyo. Son dependientes de sus explotadores para recibir seguridad, comida y refugio; la mayoría soporta condiciones de trabajo atroces.

e) Explotación Sexual

Las niñas especialmente son víctimas de trata para trabajos en prostíbulos, salones de masajes, circuitos de prostitución o clubes de nudismo o para producir materiales pornográficos.

De acuerdo a una estimación, las cifras mundiales del trabajo infantil de la OIT para el año 2000 estiman que 1.8 millones de niños son explotados en la industria del sexo comercial y sufren violencia y abuso físico, sexual y psicológico extremos por parte de los tratantes, proxenetas y clientes¹⁸.

f) Matrimonio

Las niñas son entregadas como novias por varias razones. Una de ellas, la pobreza aguda, una niña puede ser considerada una carga económica para su familia y su matrimonio con un hombre mayor puede ser una estrategia para la supervivencia de la familia. Algunas veces, los arreglos hechos por inmigrantes

¹⁷ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LTRABAJO (OIT) .“A FutureWithoutChildLabour”. ILO. 2002. Pág. 29

¹⁸ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). “Programa Infocus sobre el Trabajo Infantil. (OIT-IPEC) Facts on Commercial sexual exploitation of children”. 2005.

hombres para encontrar esposas de sus regiones de origen dan por resultado el tráfico de novias niñas.

g) Adopción irregular

Un incremento de la demanda de adopciones ha contribuido a impulsar el tráfico ilegal de bebés y niños, niñas pequeños. En algunas ocasiones madres en los países en desarrollo venden a sus bebés o hijos pequeños, en otras ocasiones el infante es robado y a las madres se les dice que el bebé murió.

h) Deportes

Menores de edad, particularmente varones jóvenes, han sido traficados para convertirse en jinetes de camellos. El deporte es una industria lucrativa y los niños son especialmente requeridos para este in febido a que son de talla pequeña.

El uso de niños como jinetes en carreras de camellos es extremadamente peligroso y puede dar por resultado lesiones serias e incluso la muerte. Los niños que pierden las carreras a menudo son tratados brutalmente por sus explotadores, se les niega salario y comida y son abusados psicológica y físicamente.

i) Mendicidad

Los niños pueden ser reclutados por redes de trata para ganar dinero para otros, mendigando o vendiendo en las calles. En algunos casos, los mendigos infantiles son mutilados por sus captores para despertar la simpatía de las personas y recibir más limosna.

j) Órganos

El tráfico de órganos está específicamente incluido en el Protocolo de Palermo. Aunque es casi imposible monitorear o detectar esta práctica.

A medida que la medicina ha ido desarrollando las operaciones de trasplantes de órganos, ha evolucionado de forma paralela un negocio fraudulento: el tráfico de órganos, que ocupa uno de los lugares más destacados dentro de las leyendas urbanas de la sociedad. Países de Latinoamérica se caracterizan por ser los principales escenarios donde se efectúa el tráfico de órganos.

Según investigaciones "...se ha verificado que el número de niños brasileños que salen del país en adopciones internacionales no cuadra con el que se registra en el extranjero. Parece ser que hay niños que 'se pierden' y no aparecen..."¹⁹.

Los países donantes de órganos ilegales son principalmente los países pobres. "Lugares de América Latina que registran casos de desaparición de personas y posterior aparición con órganos extraídos. Argentina, Honduras y Perú son ejemplos de ello, como asegura la Asamblea Permanente de Derechos Humanos de Bolivia, que también se incluye en la lista de países afectados"²⁰.

El tráfico de órganos es una de las actividades más ruines que existen. Organizaciones y personas que se dedican a esta actividad operan efectúan todo tipo de acciones: secuestros, asesinatos, robos de cadáveres... todo vale para enriquecerse. Además, se sigue fomentando la desigualdad ya que, la salud, derecho universal de todas las personas, sólo se encuentra en manos de aquéllos que pueden permitirse el lujo de pagar lo que sea por comprar el órgano que necesitan.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

¹⁹ ZALLES, Christian. "Agencia de Información Solidaria" (AIS). España, enero del 2004.

²⁰ Ibidem.

Cómplice: El que, sin ser autor, coopera a la ejecución de un hecho delictivo por actos anteriores o simultáneos.

Concesión: Acto por el que se otorga un beneficio. Autorización, franquicia. En Derecho Administrativo se aplica a las licencias de explotación de un determinado derecho en régimen muy especial, o de exclusiva.

Trata: De acuerdo con el Protocolo contra la trata de personas, la trata de personas es:

- ❖ La acción de captar, transportar, trasladar, acoger o recibir 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.

Desaparición: Ocultar una cosa. Ocultarse una persona u objeto para fines personales.

Rapto: Sacar a una persona violentamente o con engaño de la casa de sus padres. Secuestrar a una persona cualquiera para obtener rescate.

Secuestro: Acción y efecto de secuestrar. Aprender indebidamente a una persona para exigir dinero por su rescate o para otros fines.

Tráfico: Comerciar, negociar generalmente de manera irregular o ilícita.

Explotación: El tráfico ilícito termina con la llegada de los migrantes a su destino, en tanto que la trata implica la explotación persistente de las víctimas de alguna manera para generar ganancias ilegales para los traficantes. Desde un punto de vista práctico, las víctimas de la trata también suelen resultar más gravemente afectadas y tener más necesidad de protección frente a una nueva victimización y otras formas de abuso que los migrantes clandestinos.

Transnacionalidad: El tráfico ilícito es siempre transnacional, mientras que la trata puede no serlo. Ésta puede tener lugar independientemente de si las víctimas son trasladadas a otro Estado o sólo desplazadas de un lugar a otro dentro del mismo Estado.

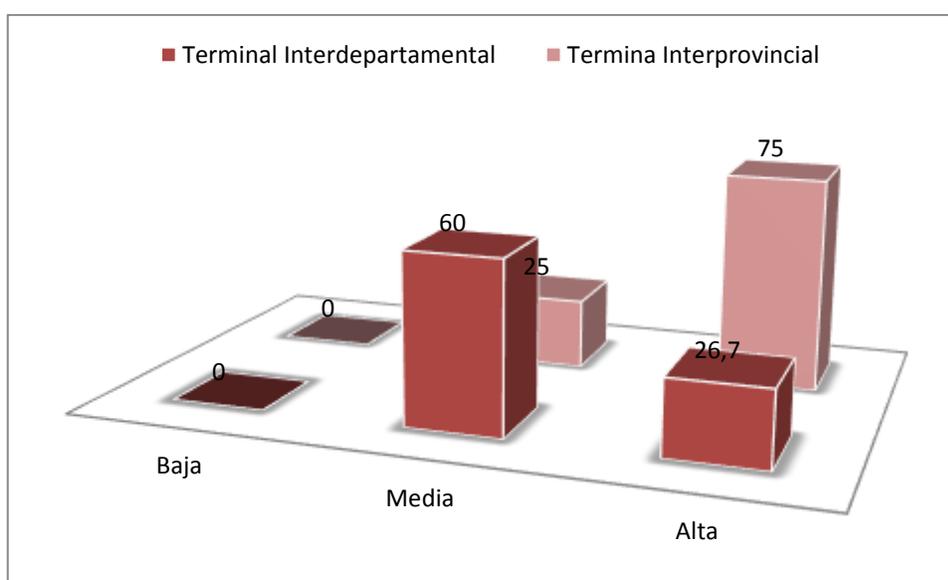
CAPÍTULO III MARCO PRÁCTICO

3.1 REALIDAD DE LAS TERMINALES Y EL USO DE LOS USUARIOS

3.1.1 Frecuencia del uso de terminales de niños y niñas

Gráfico N° 11

Frecuencia del uso de terminales de niños y niñas



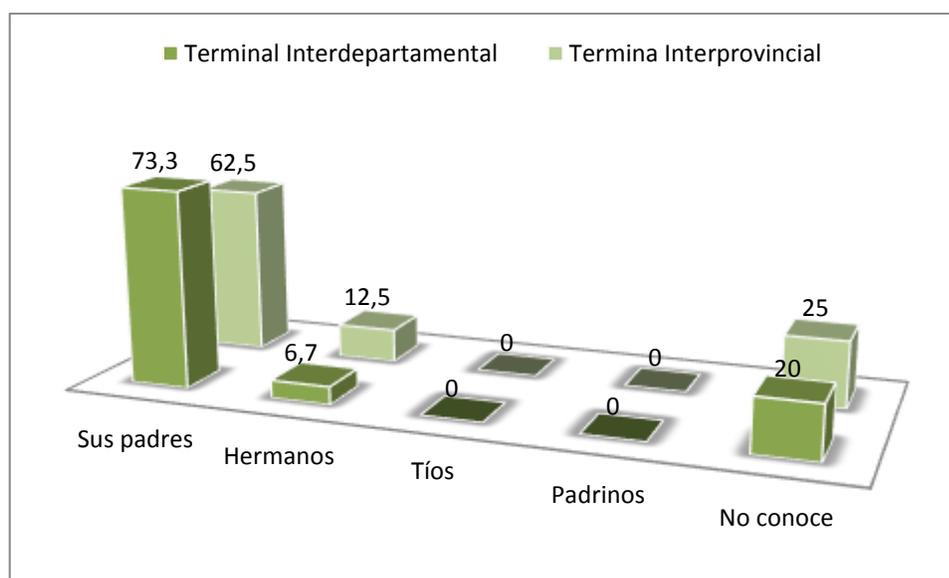
Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Ítem. 1

Respecto a la frecuencia de los viajes en el que se tiene a niños y niñas particularmente, los encuestados responsables de las terminales interdepartamentales, creen el 60% que existe una frecuencia relativa del uso de éste segmento, mientras que el 40% restante cree que es alta, en cuanto la opinión vertida por los encargados de las terminales interprovinciales, es consciente del alto grado de uso de este medio por parte de éste tipo de salidas.

3.1.2 Compañía hacia los niños y niñas que usan las terminales

Gráfico N° 12

Compañía hacia los niños y niñas que usan las terminales



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Ítem. 2

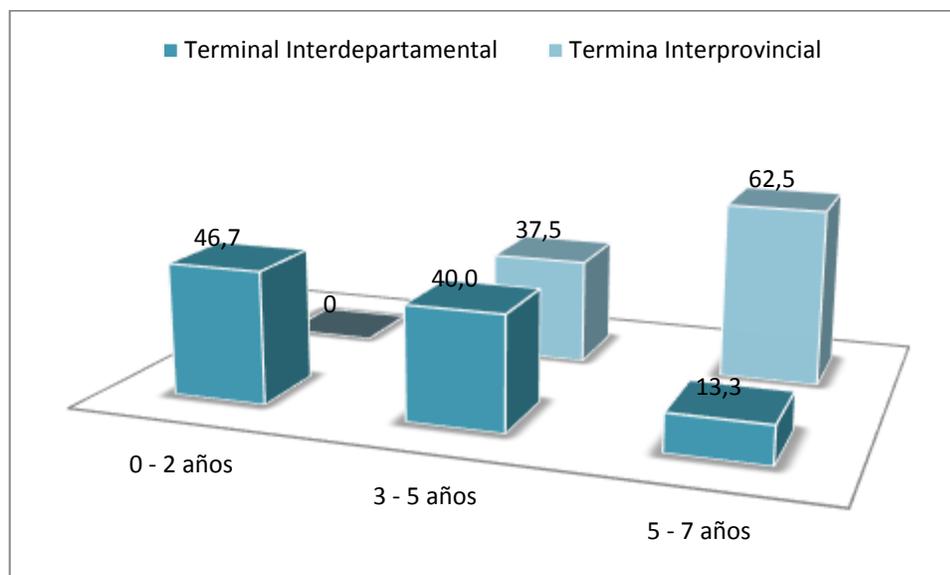
Para ambos sectores analizados, en este caso el personal responsable de las empresas de transporte interdepartamental e intraprovincial, sostienen que en la mayoría de los casos, los niños y niñas que viajan, lo hacen junto a sus padres, mismo que es apoyado en gran parte de los encuestados, en tanto, también se menciona a los hermanos, mientras que un segmento de los encuestados no conoce quien acompaña al niño y niña que hace uso de cualquier empresa de transporte.

Esta situación refleja claramente que a la empresa en gran parte de ellas no le interesa en demasía la compañía que lleva un pasajero, en este caso, cuando se tiene como cliente a un niño y niña que se encuentra por debajo de los 12 años. La respuesta obtenida en el levantamiento de datos, sólo se traduce en una suposición de parte del encuestado, es por ello, que para la mayoría de éstos, creen que cualquier niño viene a la terminal, acompañado de su padre o madre.

3.1.3 Edad promedio de los niños y niñas que usan las terminales

Gráfico N° 13

Edad promedio de los niños y niñas que usan las terminales



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Ítem. 3

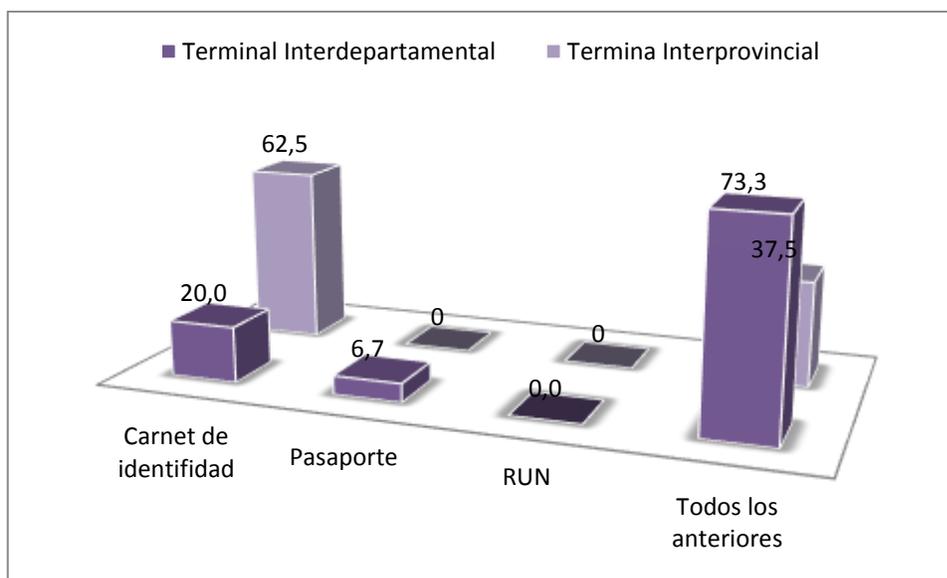
En relación a la edad de los niños y niñas que normalmente transitan por las terminales, por un lado, el 47% de los encuestados, opinó que la edad promedio se encuentra en los 0 – 2 años, el 40% supone que se encuentra de 3 a 5 años y el 12,3% entre los 5 a 7 años.

En tanto que para los responsables de las empresas que transportan entre provincias, la mayoría sostiene que los niños y niñas se encuentran en la edad de 5 a 7 años, mientras que el 37,5% opinó que se encuentran menor a éste.

3.1.4 Mecanismo de identificación hacia los pasajeros

Gráfico Nº 14

Mecanismo de identificación hacia los pasajeros



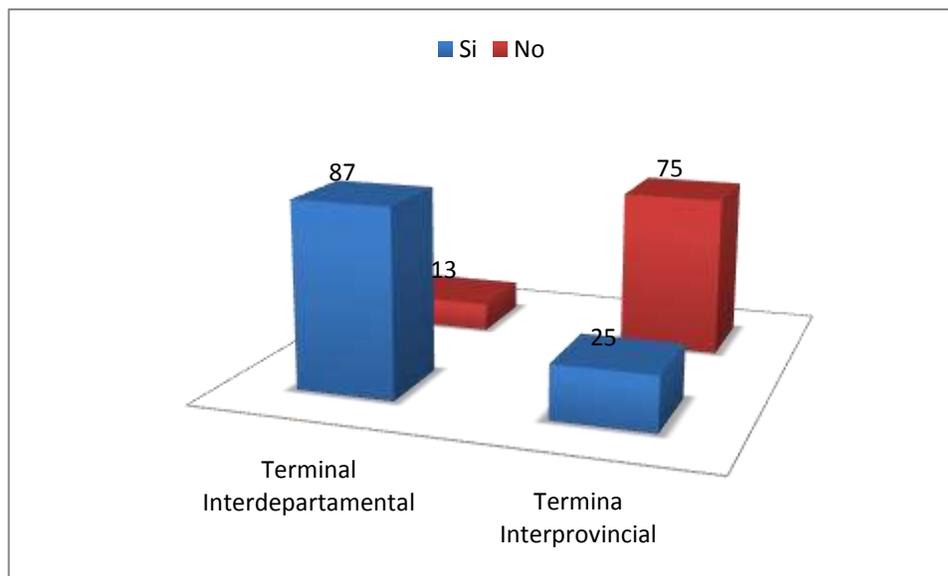
Fuente: Elaboración propia en base al Anexo Nº 2. Ítem. 4

Todas las empresas mediante el reglamento de tránsito está obligado al registro individual de los pasajeros, para ello, es necesario que éste pueda portar el documento de identificación personal, como ser Carnet de Identidad, Pasaporte, RUN o Libreta de Servicio Militar, de acuerdo a lo mencionado, se puede advertir que en las terminales interdepartamentales, se emplea normalmente los tres primeros documentos mencionados anteriormente, en tanto, que en las terminales interprovinciales, se emplea mayoritariamente el Carnet de Identidad y el Registro Único Nacional (RUN).

3.1.5 Identificación de los niños y niñas que adquieren el respectivo boleto de viaje

Gráfico N° 15

Identificación de los niños y niñas que adquieren su boleto



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Item. 5

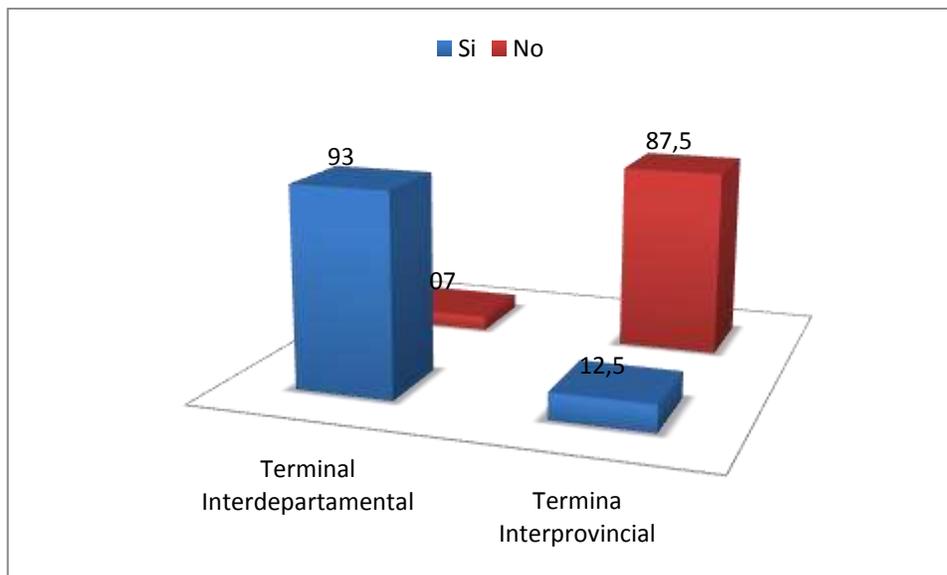
De acuerdo a la postura de los encuestados, se logra evidenciar que las empresas de transporte, ya sean interdepartamentales o interprovinciales consideran identificar al sujeto, en este caso el niño o niña, solo en el caso de la compra de un boleto/pasaje, situación que recién motiva a tomar los datos respectivos del viajero.

Se evidencia la conveniencia de parte de las empresas de transporte, siendo que éstos no asumen un rol protagónico al momento de registrar al pasajero, en este caso los niños y niñas, especialmente suscitado en las terminales interprovinciales, siendo que en las terminales interdepartamentales, debido a un alto grado índice de extravíos de niños y niñas se viene registrando a ésta población, con la intención de protegerlos y resguardarlos frente a cualquier situación como la trata y tráfico.

3.1.6 Identificación de los niños y niñas que no adquieren ningún boleto

Gráfico N° 16

Identificación de los niños y niñas que no adquieren un boleto



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Ítem. 6

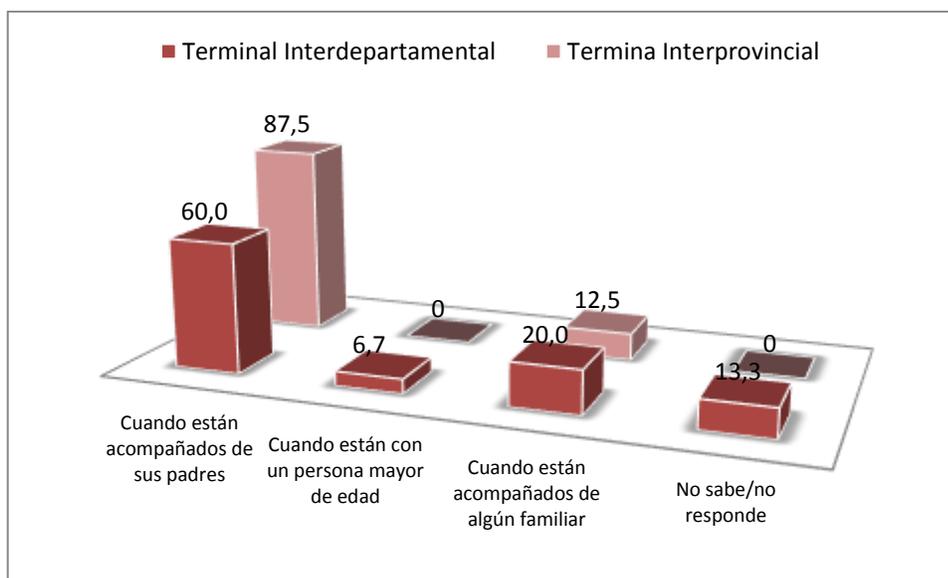
Contrariamente a la anterior posición, en este caso se puede advertir que aquellos niños o niñas menores a los 12 años que no adquieren un boleto/pasaje de la empresa, pero que acompaña al viajero, no se realizan ningún tipo de registro, ni se pide la documentación respectiva, sobre todo esta situación acontece en las terminales interprovinciales y no así en la interdepartamental.

Es oportuno mencionar que normalmente los viajeros que optan trasladarse de un lugar a otro, con el fin de no generar mayores gastos personales, dejan de optar por la compra de un pasaje para el niño o niña que acompaña en el viaje, es por ello, que normalmente se aprecia infantes que viajan en los espacios corredizos de los buses, flotas, o bien en el regazo de su acompañante.

3.1.7 Instancia que no requiere el niño y niña para su registro personal

Gráfico N° 17

Instancia que no requiere el niño y niña para su registro personal



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Item. 7

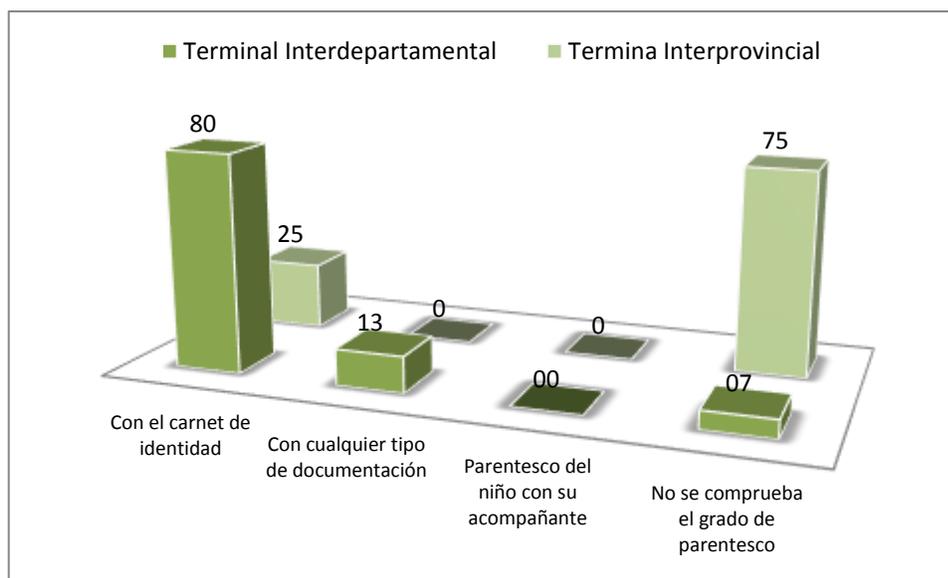
De acuerdo a la postura de los encuestados, se puede advertir que los encargados de las empresas no asumen el registro de los niños y niñas debido a que consideran en su mayor parte que vienen acompañados de sus padres de familia o cualquier otra persona mayor.

Como logra evidenciar los encargados solo se basan en supuestos, situación que de alguna forma refleja la vulnerabilidad de la niñez y adolescencia, siendo que no existe alguna forma para precautelar y verificar la relación y parentesco entre el niño, niña frente a su acompañante.

3.1.8 Comprobación del grado de parentesco del acompañante del niño y niña

Gráfico N° 18

Comprobación del grado de parentesco del acompañante del niño y niña



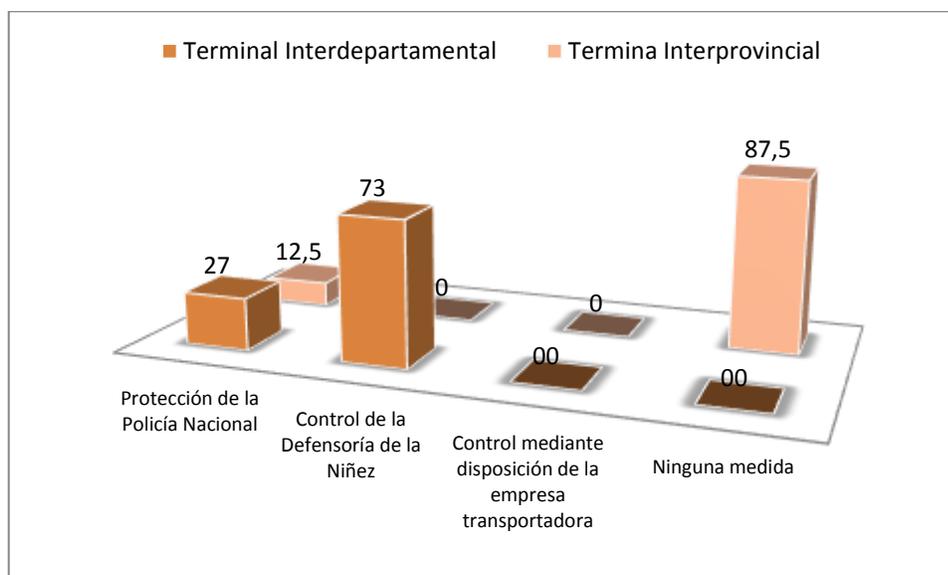
Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Item. 8

Como se decía anteriormente, las empresas y encargados de la misma al momento de la provisión del boleto/pasaje al viajero, en el caso de identificar que lo hace con un niño o niña, los mismos se limitan a tomar la identificación respectiva, dejando de lado el parentesco entre los viajeros entre personas mayores y menores, situación mayormente suscitada en las terminales interprovinciales.

Es por ello, que los encuestados confirman la ausencia de asumir medidas para lograr verificar el parentesco entre los viajeros, sobre todo de aquellos clientes adultos que están acompañados por un niño o niña.

3.1.9 Instituciones que brindan medidas de seguridad y protección en las terminales

Gráfico N° 19
Instituciones que brindan medidas de seguridad y protección en las terminales



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Item. 9

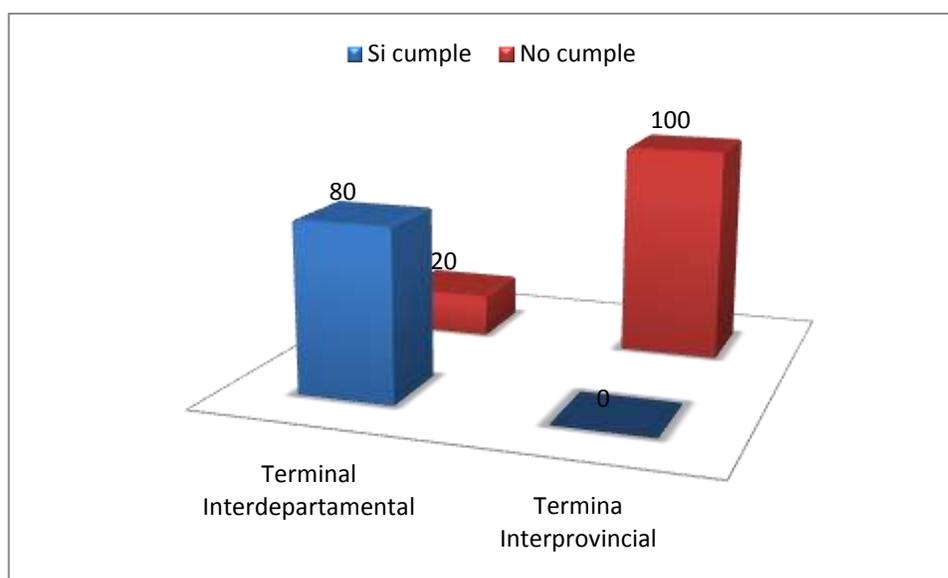
Respecto a las instituciones públicas que trabajan en precautelarse y proteger a la niñez y adolescencia en Bolivia, se puede advertir que los encargados de las empresas de transporte identifican la ausencia notoria de éstos entes, como puede ser la Policía Nacional, las Defensorías entre otros, en este caso en las terminales interprovinciales, situación contraria a lo acontecido en las terminales interdepartamentales.

Realizando la investigación in situ de los lugares mayormente frecuentados por viajeros con ruta interprovincial, se evidenció la ausencia de las instituciones, ya que no se logró percibir la intervención ni acción de un ente policial u otros institución pública ligada a esta problemática.

3.1.10 Cumplimiento del rol de protección otorgado por la Policía Nacional

Gráfico N° 20

Cumplimiento del rol de protección otorgado por la Policía Nacional



Fuente: Elaboración propia en base al Anexo N° 2. Item. 10

Claramente los encuestados consideran que la Policía Nacional no cumple efectivamente con su rol de protección a la ciudadanía, más aun al momento de verificar el parentesco entre los acompañantes de viajes, aspecto que se denota en las terminales improvisadas interprovinciales.

Por lo tanto, es prioridad para las autoridades asumir verdaderas posturas que logren instaurar medidas efectivas y que luchen contra todo acto de trata y tráfico de personas.

CAPÍTULO IV MARCO JURÍDICO

4.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Bolivia a partir del 7 de febrero de 2009 cuenta con una nueva Ley Suprema, como es la Constitución Política del Estado, caracterizándose ésta como la principal columna vertebral a la que se alinean otras regulaciones.

Esta claramente definido que el Estado brindará la seguridad en todo punto de vista hacia la ciudadanía en general, bolivianos y bolivianas que son beneficiados desde la dirección estatal, restringiendo cualquier situación que atente su derecho, entre ellos, tratos crueles y degradantes o desaparición forzosa. Es en este entendido, que la población de niños, niñas y adolescentes, son protegidos por el Estado en cualquier circunstancia, más aún, cuando éstos estén en la etapa de la infancia.

También es posible enunciar la sección V, Derechos de la Niñez, Adolescencia y Juventud, de la misma se rescata lo siguiente:

Artículo 58º.- Se considera niña, niño o adolescente a toda persona menor de edad. Las niñas, niños y adolescentes son titulares de los derechos reconocidos en la Constitución.

Artículo 59º.-

- I. Toda niña, niño y adolescente tiene derecho a su **desarrollo integral.***
- II. Toda niña, niño y adolescente tiene derecho a **vivir y a crecer en el seno de su familia** de origen o adoptiva.*
- III. Todas las niñas, niños y adolescentes, sin distinción de su origen, tiene iguales derechos y deberes respecto a sus*

progenitores. La discriminación entre hijos por parte de los progenitores será sancionado por la ley.

*Artículo 60º.- Es deber del **Estado, la sociedad y la familia garantizar laprioridad del interés superior de la niña, niño y adolescente, que comprende la 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 especializado.***

Artículo 61º.-

- I. Se prohíbe y sanciona toda forma de **violencia contra las niñas, niños y adolescentes, tanto en la familia como en la sociedad.***
- II. Se prohíbe el trabajo forzado y la explotación infantil. Las actividades que realicen las niñas, niños y adolescentes en el marco familiar y social estarán orientadas a su formación integral como ciudadanas y ciudadanos, y tendrán una función formativa.*

Es evidente que la Constitución Política del Estado prioriza la protección de las niñas, niños y adolescentes, buscando el desarrollo integral, entendiendo al mismo como el derecho a la salud, educación, seguridad y/o protección de su existencia plena y vigente de sus derechos fundamentales.

Asimismo, es necesario resaltar que “**Estado, la sociedad y la familia garantizar laprioridad del interés superior de la niña, niño y adolescente, que comprende la 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**”, entendiendo a que toda institución

pública, cabe decir, Policía Nacional, Defensorías de la Niñez y Adolescencia y Sedeges, tiene la obligatoriedad de brindar una protección real y efectiva a la población de niñas, niños y adolescentes, buscando ante todo la preeminencia de sus derechos frente a situaciones de riesgo, cabe decir, delitos como la trata o tráfico de personas.

4.7 CÓDIGO DE FAMILIA

La Constitución Política de Estado, se resalta el derecho a la familia por parte de las niñas, niños y adolescentes, dando lugar a la institución familiar como instancia para prevalecer entre los derechos fundamentales. De tal manera, es posible destacar:

*Artículo 4º.- La familia, el matrimonio y la maternidad gozan de la **protección del Estado.***

Como bien establece el artículo el Estado se constituye en el principal protector de la familia, el matrimonio y maternidad, de tal manera, la funcionalidad y cumplimiento de la misma se reflejará en los entes, principalmente el Gobierno Central, y los que posteriormente toman acción por sus regiones, cabe decir, Gobernaciones y Municipios.

4.8 CÓDIGO NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE.

El presente código, específicamente trata de la protección hacia la niñez y adolescencia en Bolivia, estableciendo los siguientes parámetros normativos:

Artículo 1.- Establece y regula el régimen de prevención, protección y atención integral que el Estado y la sociedad deben garantizar a todo niño, niña o adolescente con el fin de asegurarles un desarrollo físico, mental, moral, espiritual, emocional y social en condiciones de libertad, respeto, dignidad, equidad y justicia.

Artículo 5.- Los niños, niñas o adolescentes, como sujetos de derecho, gozan de todos los derechos fundamentales y garantías constitucionales inherentes a toda persona, sin perjuicio de la protección integral que instituye este Código.

*Además, es obligación del Estado asegurarles por Ley o por otros medios, todas las oportunidades y facilidades tanto a mujeres como a varones, con el fin de garantizarles su **desarrollo integral** en condiciones de igualdad y equidad.*

Artículo 7.-Es deber de la familia, de la sociedad y del Estado asegurar al niño, niña o adolescente, con absoluta prioridad, el ejercicio y respeto pleno de sus derechos.

Artículo 13.- Todo niño, niña y adolescente tiene derecho a la vida y a la salud. El Estado tiene la obligación de garantizar y proteger estos derechos, implementando políticas sociales, que aseguren condiciones dignas para su gestación, nacimiento y desarrollo integral.

Artículo 100.-El niño, niña ó adolescente tiene derecho a la libertad, al respeto y a la dignidad como persona en desarrollo.

Asimismo, como sujeto de derecho, están reconocidos sus derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales garantizados por la Constitución, las Leyes, Convención Internacional sobre los Derechos del Niño y otros instrumentos internacionales ratificados por el Estado Boliviano.

Artículo 101.- Referido al Derecho a la Libertad, el cual comprende:

- 1. Libre tránsito y permanencia en territorio nacional, salvo restricciones legales;*
- 2. Libertad de opinión y expresión;*

3. *Libertad de creencia y culto religioso;*
4. *La práctica deportiva y el esparcimiento sano, según las necesidades y características de su edad;*
5. *La participación en la vida familiar y comunitaria, sin discriminaciones;*
6. *La búsqueda de refugio, auxilio y orientación cuando se encuentre en peligro;*
7. *Acudir a la autoridad competente en caso de conflicto de intereses con los padres o responsables; y,*
8. *Libertad de asociación.*

Artículo 102.- Ningún niño niña o adolescente será internado, detenido ni citado de comparendo sin que la medida sea dispuesta por el Juez de la Niñez y Adolescencia y de acuerdo con lo dispuesto por el presente Código.

Como se apreció los anteriores artículos en este se establecen los derechos fundamentales del niño, niña y adolescente referido a su Derecho a la Libertad y el Derecho a la Locomoción, circunstancia que la da plena libertad de circular dentro el territorio boliviano.

Asimismo, dentro del Código Niño, Niña y Adolescente se tiene un capítulo específico referido a la autorización de los viajes que incurra a menores de 18 años, estableciendo lo siguiente:

Artículo 169.-Los viajes al exterior serán expresamente autorizados por el Juez de la Niñez y Adolescencia, en los siguientes casos:

1. *Cuando el niño, niña o adolescente viaje con uno solo de los padres, caso en que se requerirá la autorización expresa del otro. En ausencia del otro progenitor que debe otorgar la autorización, el*

Juez exigirá la garantía de dos personas que radiquen en la localidad donde se tramita la solicitud;

2. Cuando el niño, niña o adolescente viajesin sus padres, se precisará la autorización de ambos. En ausencia de uno de los progenitores, se procederá de acuerdo con el numeral anterior;

3. En caso de viaje con ambos padres no se requiere de autorización alguna, basta la presentación de documentos de identidad de ambos progenitores y del niño, niña o adolescente.

Artículo 170.-(GRATUIDAD).- Toda autorización de viaje está exenta de cualquier pago.

En base a los avances realizados en Bolivia en cuanto el desenvolvimiento u locomoción interna de la población de niños, niñas y adolescentes, es importante considerar que la norma boliviana solo se limita a resguardar y/o proteger en situaciones de viajes al exterior, empero, al centrarse en los viajes internos dentro del territorio boliviano se deja de lado un planteamiento de resguardo y protección hacia los niños y niñas quienes deben enfrentar aspectos de riesgo y vulneración de sus derechos de migración u locomoción interna, frente a organizaciones delictuosas que operan con la actividad de la trata y tráfico del personas dentro del territorio boliviano.

Es importante resaltar que la carencia de un articulado que enfrente éste acto delictivo, es necesario considerar nuevas acciones de mitigación de éste evento, el cual pueda traducirse en un verdadero y efectivo control de los niños, niñas y adolescentes, por tanto, las acciones a ser consideradas dentro de la presente investigación, pretenden responder a ésta problemática real y de vigencia actual.

4.9 LEY CONTRA EL TRÁFICO DE MENORES

Bolivia antes de la creación de esta ley no tenía regulada toda esta actividad ilícita, al que los menores han estado siendo sometidos por personas inescrupulosas sin una ley específica que regule de alguna manera toda esta situación, tan alarmante es la realidad en Bolivia.

De esta manera, la sociedad internacional empieza a presionar a Bolivia, para la creación de una ley que regule todas estas actividades ilícitas que no estaban controladas en el medio, el plazo estaba delimitado hasta el pasado agosto del 2.005, de lo contrario la ayuda internacional que se proporciona a Bolivia iba a ser suspendida, y es entonces cuando se crea esta ley con la ayuda de la O.I.M. que es la Organización Internacional de Migraciones que da impulso para que esta ley se haga realidad.

Esta ley es positiva desde el punto de vista de que ya existe una ley para regular estos ilícitos, ya que antes, al cometerse cualquier acto que vulnerara los derechos de los menores, la única opción que se tenía el Artículo 321.- del Código Penal que no es precisamente lo más indicado al momento de especificar los distintos actos a los que pueden ser sometidos los menores (prostitución, pornografía infantil, malos tratos físicos, psicológicos, trabajos forzados, mulas de cocaína, tráfico de órganos, venta de niños bajo el camuflaje de una adopción legal), lo negativo radica en que para la creación de esta ley, no ha existido iniciativa propia de parte las autoridades y menos de la sociedad en su conjunto ya que el desinterés es alarmante.

Es necesario mencionar que esta actividad de la trata y tráfico de menores es una de las actividades lucrativas, los escenarios principales, países latinoamericanos entre ellos Bolivia y esta situación no es reciente sino de varios años atrás, es necesario imaginar cuando no existía en Bolivia una ley como el

Código Niño, Niña y Adolescente que protegía de manera específica a los menores en general.

4.10 LEY GENERAL DEL TRANSPORTE

En cuanto la Ley General del Transporte sólo se puede evidenciar los siguientes artículos relacionados con el uso de terminal y características del mismo:

Artículo 36. (PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS Y OPERADORES). La autoridad competente protegerá, los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores velando por el cumplimiento de la normativa vigente, la aplicación correcta de las tarifas, el control de la eficiente prestación de los servicios, atendiendo sus denuncias y reclamos.

Se evidencia que la Ley, faculta a que el Estado procura una acción protectora de los intereses de los usuarios, más esta es muy genérica, y no así específica, ya que deja de lado en cuanto el tratamiento que debe cumplir las terminales, sobretodo aquellas destinadas al transporte interprovincial, relacionadas con una protección mediante la seguridad ciudadana, ante todo protegiendo a poblaciones vulnerables frente a sucesos delictuosos como es la trata y tráfico, acontecido mayormente en la población de niños y niñas.

4.11 NORMAS VIGENTES PARA LA PARTICIPACIÓN DE INSTITUCIONES NACIONALES Y MUNICIPALES

4.11.1 Policía Nacional

La Policía Nacional de Bolivia, dentro de sus atribuciones fundamentales, entre ellas, la Seguridad Interna, se basan en un conjunto de condiciones orientadas a proporcionar las garantías necesarias, para el desarrollo de las actividades

económicas, políticas y sociales, para preservar a la colectividad nacional, de los peligros que contra su supervivencia, integridad y logro del bienestar general pueden surgir en su interior. La responsabilidad principal está a cargo el ente policial. Como se plantea en la Ley Orgánica:

Artículo 1º.- La Policía Nacional es una institución fundamental del Estado que cumple funciones de carácter público, esencialmente preventivas y de auxilio, fundada en los valores sociales de seguridad, paz, justicia y preservación del ordenamiento jurídico que en forma regular y continua, asegura el normal desenvolvimiento de todas las actividades de la sociedad.

De este postulado es importante destacar las medidas preventivas y de auxilio que son instituidas al ente policial, bajo la misión que cumple y atribuciones con las que cuenta:

Artículo 6º La Policía Nacional tiene por misión fundamental, conservar el orden público, la defensa de la sociedad y la garantía del cumplimiento de las leyes, con la finalidad de hacer posible que los habitantes y la sociedad se desarrollen a plenitud, en un clima de paz y tranquilidad.

Artículo 7º Son atribuciones de la Policía Nacional las siguientes:

- a) Preservar los derechos y garantías fundamentales, reconocidos a las personas por la Constitución Política del Estado.**
- b) Proteger el patrimonio público y privado.
- c) Prevenir los delitos, faltas, contravenciones y otras manifestaciones antisociales.**
- d) Cumplir y hacer cumplir las leyes, reglamentos y demás disposiciones relacionadas con sus funciones de: Policía Rural, Fronteriza, Aduanera, Ferrocarrilera, Substancias Peligrosas, Minera, Turismo y otras especialidades.**

- e) Ejercer tuición, asesoramiento y cooperación para el cumplimiento de las funciones de Policía Urbana y Policía Tutelar del Menor.
- f) Coadyuvar con los organismos administrativos correspondientes en la protección integral de los menores de edad.
- g) Prevenir los accidentes que pongan en riesgo la vida y los bienes de las personas.
- h) Investigar los delitos y accidentes de tránsito.
- i) Practicar diligencias de Policía Judicial, aprehender a los delincuentes y culpables para ponerlos a disposición de las autoridades competentes.
- j) Recuperar los objetos robados o hurtados para restituirlos a sus legítimos propietarios.
- k) Juzgar y sancionar las faltas y contravenciones policiales y de tránsito.
- l) Proceder a la calificación de vagos y malentretidos e imponer las medidas de seguridad pertinentes.
- m) Hacer cumplir las disposiciones legales que regulan el tránsito público en todo el territorio nacional.
- n) Conceder licencias y permisos de conducción de vehículos conforme a Ley.
- o) Mantener el registro nacional de vehículos en general.
- p) Mantener y organizar en todo el territorio nacional el servicio de Identificación Personal, Archivo y Registro de antecedentes penales; y el registro domiciliario de las personas.
- q) Tener a su cargo el resguardo y seguridad, tanto de los establecimientos penitenciarios como de la población penal y participar en la rehabilitación de los mismos.
- r) Tener a su cargo unidades especializadas de auxilio para la protección de la vida los bienes, en caso de siniestros, incendios, inundaciones y otros desastres.
- s) Cooperar en las campañas de alfabetización y de salud.

- t) Cultivar el espíritu cívico y patriótico de la población, en forma especial en las fronteras del territorio nacional.
- u) Cumplir y ejecutar las disposiciones y órdenes del Supremo Gobierno y de las autoridades competentes, con arreglo a la Constitución Política del Estado y demás disposiciones legales.
- v) *Cumplir y hacer cumplir los convenios y tratados celebrados por el Poder Ejecutivo y ratificados por el Poder Legislativo, en materia de Policía Internacional.***
- w) *Ejercitar el control migratorio de nacionales y extranjeros, de acuerdo a disposiciones legales.***
- x) Tomar las precauciones y medidas necesarias para la eficiente labor policial, cumpliendo otras funciones que no estuviesen previstas en las precedentes.
- y) Pedir y recibir cooperación de las autoridades civiles y militares y de todos los estantes y habitantes del país, para el mejor cumplimiento de sus funciones específicas.

Esta claramente establecido las funciones otorgadas a la Policía Nacional y las unidades que la conforman, tal como establece el inciso a) mismo que hace alusión al cumplimiento de los artículos presentados en la Constitución Política del Estado, cabe resaltar el *Artículo 251. I. La Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene la misión específica de la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano.*

De tal manera, preservar las garantías fundamentales de todo ciudadano boliviano, en especial de la población de niños, niñas y adolescentes, se constituye en rol fundamental que debe ejercer la Policía Nacional, asimismo, es posible destacar que prevenir los delitos también forma parte elemental de su rol, como señala el inciso c) paralelamente, hacer cumplir las normas vigentes, como los tratados y convenios ratificados por el Estado boliviano, son ejercicios

determinados para su cumplimiento policial, tal como se resalta los punto d) y v) respectivamente.

Asimismo, un punto fundamental es aquel señalado en el inciso u) Ejercitar el control migratorio de nacionales y extranjeros, de acuerdo a disposiciones legales. Cualidad otorgada al rol de la Policía Nacional, concretamente a las unidades como la Policía Rural y Fronteriza.

De esta manera, conociendo las funciones concretas de la Policía Nacional, es importante señalar parte de su estructura organizativa se tiene la Dirección Nacional de la Fuerza Especial de Lucha contra el Crimen (FELCC) la cual tiene como misión: “es el encargado de la prevención e investigación de delitos, identificación y aprehensión de los presuntos responsables, búsqueda, recolección y custodia de evidencias, el estudio, análisis técnico científico de las pruebas materiales y evacuación de dictámenes periciales, respetando los derechos humanos y en cumplimiento de las normas legales vigentes” (<http://www.slideshare.net/wllanos/manual-de-organizacin-y-funciones-de-la-felcc-bolivia>. Consultado el 25/04/11).

En cuanto la estructura organizacional de la FELCC, se subyace la Jefatura Nacional de Área Operativa, al que pertenece el Departamento Nacional de Lucha contra el Crimen Organizado, y de éste operativizando en diferentes unidades, entre ellas la Unidad de Trata y Tráfico de Personas, misma que viene trabajando con los casos de raptos, extravíos y las situaciones de trata en el territorio boliviano.

Es en este entendido, que los avances en cuanto éste delito vigente en Bolivia, la Unidad de Estadísticas de la Policía Nacional en coordinación con la Unidad de Trata y Tráfico de Personas vienen contabilizando los casos a nivel nacional, mismo que se presentan en el siguiente punto.

4.11.2 Defensorías de la Niñez y Adolescencia

Actualmente en la ciudad de La Paz se cuenta con 7 Defensorías de la Niñez y Adolescencia, mismas que se encargan en recabar denuncias como llevar procesos familiares. Las funciones y responsabilidades de este ente se reflejan en disposiciones establecidas en el Código Niño, Niña y Adolescente, donde se determina:

Artículo 194 (Definición). Las Defensorías de la Niñez y Adolescencia son un servicio municipal **gratuito** de protección y defensa socio-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 establecidos por este Código y otras disposiciones.

Artículo 195 (Funcionamiento).- La organización y funcionamiento de las Defensorías se establecerán de acuerdo con las características y estructura administrativa del Gobierno Municipal correspondiente.

Las Defensorías desconcentrarán sus funciones en oficinas distritales o cantonales, de acuerdo con la densidad poblacional de su territorio, sus unidades territoriales y sus propias características y los convenios, suscritos de acuerdo con el principio de mancomunidad.

En los municipios donde haya más de una defensoría, estas deberán trabajar en forma coordinada. Para dicho efecto el Gobierno Municipal creará la instancia correspondiente.

Cada Gobierno Municipal otorgará el presupuesto necesario y suficiente para el funcionamiento de las Defensorías, dotándoles de la infraestructura

correspondiente y asegurará la contratación de recursos humanos profesionales, debidamente capacitados para el ejercicio de sus atribuciones.

Artículo 196 (Atribuciones).- 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;
2. Derivar a la autoridad judicial los casos que no son de su competencia o han dejado de ser;
3. Disponer las medidas de Protección Social a niños, niñas y adolescentes, previstas por este cuerpo legal;
4. Intervenir como promotores legales de adolescentes infractores, en estrados judiciales;
5. 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 concurren niños, niñas y adolescentes y, en su caso, impulsar las acciones administrativas que fueren necesarias para la defensa de sus derechos;
6. Brindar orientación interdisciplinaria a las familias, para prevenir situaciones críticas y promover el fortalecimiento de los lazos familiares;
7. Promover reconocimientos voluntarios de filiación y acuerdos de asistencia familiar, para su homologación por autoridad competente;
8. 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;
9. Promover la realización de diagnósticos participativos con representantes de la comunidad, tanto de adultos como de adolescentes, para establecer las necesidades y requerimientos de los niños, niñas y adolescentes de su

jurisdicción, con el fin de orientar políticas y programas en beneficio de los mismos;

10. 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;
11. Promover la difusión y defensa de los derechos de la niñez y adolescencia con la participación de la comunidad en estas acciones;
12. Promover en los niños, niñas y adolescentes, la conciencia de autodefensa de sus derechos;
13. 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;
14. Expedir citaciones para el cumplimiento de sus atribuciones; y,
15. Desarrollar acciones de prevención contra el consumo de alcohol, tabaco y el uso indebido de drogas.

Artículo 197 (Delegación).- El Gobierno Municipal podrá delegar, mediante convenio expreso aprobado por el Concejo Municipal, las atribuciones descritas en el artículo precedente, a instituciones sociales sin fines de lucro, con registro legal, que posean el personal, la infraestructura y la experiencia suficiente en el área de la niñez y la adolescencia.

Artículo 198 (Concurso de Atribuciones).- En situaciones en las que niños, niñas o adolescentes sean sujetos pasivos de infracciones cometidas por niños, niñas o adolescentes, la Defensoría que conozca el caso adoptará las medidas de emergencia que sean necesarias para ambos sujetos y, en el plazo de veinticuatro horas, derivará al niño o niña autor de la infracción a otra Defensoría cercana. Tratándose de infractor adolescente, derivará al Fiscal o Juez de la Niñez y Adolescencia.

Artículo 199 (Integrantes).- Las Defensorías estarán integradas por profesionales idóneos en las disciplinas acordes con los servicios que presten, con conocimiento amplio de la temática; podrán contar con el apoyo de egresados de universidades públicas y privadas y con el personal administrativo necesario. A este efecto se suscribirán los convenios respectivos.

En áreas rurales, donde no sea posible contar con profesionales, los Gobiernos Municipales deberán contratar personal capacitado e idóneo. En ambos casos, el ejercicio efectivo de defensor constituirá servicio público relevante.

Artículo 200 (Capacitación).- Los Gobiernos Municipales propiciarán una permanente capacitación para los miembros de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia.

Artículo 201 (Incompatibilidad).- El desempeño del cargo en las Defensorías Municipales es incompatible con cualquier otra función rentada, pública o privada y el ejercicio libre de la profesión, excepto la participación en comisiones que aborden la problemática de la niñez y adolescencia, la representación ante Congresos y Conferencias nacionales o internacionales sobre el tema y la docencia universitaria.

Artículo 202 (Obligación de Denunciar).- Toda persona que tenga conocimiento del menoscabo, violación, amenaza o negación de los derechos del niño, niña o adolescente, deberá denunciar estos hechos ante la Defensoría de su respectiva jurisdicción o ante el Ministerio Público.

Artículo 203 (Responsabilidad).- El personal de las Defensorías de la Niñez y Adolescencia será responsable de acuerdo con la Ley y con los reglamentos establecidos.

De esta manera, según los estamentos normativos las Defensorías de la Niñez y Adolescencia cumplen un rol fundamental dentro del ordenamiento social, en

específico referido a la protección de los niños, niña y adolescentes, población que es resguardada y precautelada por este ente municipal.

4.11.3 Servicio Departamental de Gestión Social SEDEGES

En base al D.S. 25060 del 2 de Julio de 1998, se crea el Servicio Departamental de Gestión Social. En el marco de la modernización de las instituciones públicas y la profundización del proceso de descentralización, se establece la nueva estructura orgánica de las Prefecturas de Departamento, y se crea los Servicios Departamentales, donde se encuentra contemplado la instancia mencionada.

De esta manera, el Servicios Departamental de Gestión Social (SEDEGES) es un órgano desconcentrado y de coordinación de las Prefecturas y tiene competencia a nivel departamental en lo relativo a la gestión técnica del servicio para aplicar las políticas y normas nacionales, emitidas por el órgano competente, sobre asuntos de género, generacionales, familia y servicios sociales, así como para coordinar programas y proyectos en materia de Gestión Social, coadyuvando en promover el desarrollo social-económico y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Específicamente, en lo que respecta al área de la niñez y adolescencia, el SEDEGES, ostenta atribuciones concretas. Entre las principales se tiene:

- ✓ Coordinar dentro de su respectiva jurisdicción departamental, la defensa socio-jurídica de la niñez en el marco de las disposiciones legales existentes sobre el particular, velando por el cumplimiento y respeto de los derechos de la familia y del niño y adolescente.

- ✓ Prevenir situaciones y actos que atenten contra la integridad física, moral y sociológica del niño, niña y adolescente, coordinando la

atención de los casos existentes con las instituciones públicas y privadas que estén relacionados con la problemática del sector.

- ✓ Elaborar estudios bio-psico-sociales, a requerimiento de las diferentes instancias.
- ✓ Encauzar, elaborar estudios y efectuar el seguimiento correspondiente a los trámites de adopción nacional e internacional.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.4 Antecedentes

Es oportuno contar con medidas que se aboquen a salvaguardar los derechos de los niños, por lo que se deben adoptar mecanismos que logren brindar una mayor protección hacia los niños y niñas, población que se encuentra vulnerable frente a hechos ilícitos que personas, grupos hasta instituciones incurren para lograr beneficios económicos de la situación lamentable que se afronta en Bolivia, puesto que a diario se tienen denuncias de extravíos y desapariciones que no tiene posteriores resultados positivos, en los cuales se involucra a niños, niñas y adolescentes.

La inseguridad ciudadana viene a constituirse en un problema de orden público, donde situaciones como la trata y tráfico vienen a constituirse en prácticas delincuenciales comunes, mismos que emplean diferentes medios para su traslado y objetivo, por ello, regular las terminales, ante todo las interprovinciales se constituye en una necesidad constante e imperiosa que pueda generar una modificación de conducta en el servicio que brinda el sector de transporte, el cual también debe ser responsable al momento de generar actitudes y acciones a favor de los usuarios, en este caso particular, aquellos que son mayormente vulnerables como es la niñez.

La trata de niños y niñas en el mundo va creciendo, con la creación de organizaciones delincuenciales que se dedican a este cometido, en el caso de Bolivia, este no se libra de esta situación, contrariamente a ello, en los últimos años se vienen suscitando diversos casos, ya sean que estén relacionados con adopción legal como ilegal, como también de los centros que acogen a los menores.

5.5 Objetivos

- ✓ Establecer lineamientos jurídicos que permitan la protección hacia los niños y niñas que se encuentran vulnerables a situaciones de trata o cualquier otro tipo de irregularidades que atenten contra sus derechos, que puedan ser sujetos a traslado por vía terrestre empleando el transporte interprovincial especialmente.

5.6 Desarrollo

5.6.1 Lineamientos Jurídicos

Es oportuno contar normativa específicas que se encargue de salvaguardar los derechos de los niños, por lo que se ve la necesidad de adoptar un procedimiento especial que logre brindar una mayor protección a los niños y niñas, población que se encuentra vulnerable frente a hechos ilícitos como la trata y tráfico, los cuales buscan canales para su traslado, en este caso las terminales interprovinciales.

Protección a los niños, niñas y adolescentes, con la incorporación de un procedimiento especial en el Código niño, niña y adolescente y su Reglamento que establezca la autorización de viajes de la niñez y adolescencia al interior del territorio boliviano, con la finalidad de prevenir la trata o tráfico ilícito en situaciones de locomoción interna.

Código niño, niña y adolescente:

Artículo nuevo: 169 (Bis).- (Viajes dentro del país). I. Los viajes al interior serán autorizados por el Juez de la Niñez y adolescencia.

II. El niño, niña y adolescente podrá viajar dentro del país acompañado de sus progenitores, representantes o responsables.

Reglamento:

Artículo 1 (Viaje con uno de los progenitores).- En caso de viajar con uno de los padres, se requerirá la autorización expresa del otro. En ausencia del otro progenitor que debe otorgar la autorización, el Juez exigirá la garantía de dos personas que radiquen en la localidad donde se tramita la solicitud, además que deberán conocer la filiación de estos.

Artículo 2 (Viaje solo o con terceras personas).- En caso de viajar solos o con terceras personas requerirán la autorización de ambos progenitores expedida por el Juez quien exigirá la garantía de dos personas que radiquen en la localidad donde se realizará la solicitud y deberán conocer la filiación de estos.

Artículo 3 (Viaje con ambos progenitores).- En caso de viaje con ambos progenitores, deberán presentar la autorización correspondiente y la presentación de documentos de identidad de ambos padres y del niño, niña y adolescente.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- La seguridad ciudadana se constituye en una temática de amplia discusión en la sociedad boliviana, particularmente cuando se enfoca al cuidado y protección a poblaciones vulnerables como son los niños y niñas que están sujetos a delitos como la trata y tráfico de personas, mismos que emplean canales de transporte como son las terminales.
- De acuerdo a los resultados y observación de campo obtenidos, se evidencia que en las terminales interprovinciales de las ciudades de La Paz y El Alto, no existe un control destinado a proteger y resguardar a la población, brindando una seguridad ciudadana, ante todo a favor de los niños y niñas.
- De acuerdo a la investigación se constata que no existen medidas dispuestas en el Código Niño, Niña y Adolescente con referencia al control interno de la locomoción de los este segmento poblacional.
- Las Defensorías se crearon para otorgar resguardo y salvaguardar los derechos de los niños, niñas y adolescentes, por lo tanto, es importante que este ente asuma un protagonismo con referencia al cuidado de este segmento, sobretodo cuando existe la transitabilidad de estos, tanto de una departamento a otro, como de aquellas que son entre provincias o comunidades.
- Actualmente, la trata de niños menores de 18 años es un acontecimiento real y vigente dentro de la sociedad boliviana, es

por ello, que debe considerarse los elevados índices de desaparecidos y extravíos que se suscitan a nivel local.

Recomendaciones

Se recomienda crear medidas sociales y jurídicas que favorezcan la permanencia de los niños y niñas en el territorio nacional, promoviendo campañas de concientización en las familias bolivianas en la temática de la los viajes internos. Las gestiones contra el tráfico de personas y menores, deben centrarse particularmente en prevenir que grupos de niños vulnerables se conviertan en víctimas.

A pesar de la ya existencia de una ley, cómo lo es (La Ley No. 3160 del 26 de Agosto del 2005 Ley contra el Tráfico de Niños Niñas y Adolescentes) esta no hace referencia de manera general, no tomando en cuenta los distintos tipos de actividades ilícitas al que pueden ser sujetos menores de edad, entre ellos el traslado de un lugar a otros, de una departamento a otro.

Por lo tanto, es necesario prevenir los acontecimientos que pueden estar vulnerables los niños y niñas, por lo tanto, es importante contar con un ente que fiscalice y controle las salidas internas de este segmento poblacional.

BIBLIOGRAFÍA

- D'ANTONIO, Daniel. "El menor ante el Delito".
- TIFER SOTOMAYOR, Carlos. "Ley de Justicia Penal Juvenil" Edit. Juritexto. San José – Costa Rica. 1996.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). "Programa Infocus sobre el Trabajo Infantil. (OIT-IPEC) Facts on Commercial sexual exploitation of children". 2005.
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE LTRABAJO (OIT) .“A FutureWithoutChildLabour”. ILO. 2002.
- PROTOCOLO PARA PREVENIR, REPRIMIR Y SANCIONAR EL TRÁFICO DE PERSONAS, ESPECIALMENTE DE MUJERS Y NIÑOS. Art. 3. NACIONES UNIDAS. 2000
- REPÚBLICA DE BOLIVIA – MINISTERIO DE DESARROLLO SOSTENIBLE. "Tráfico de niños, niñas y adolescentes en Bolivia". La Paz-Bolivia. 2004.
- SAJON, Rafael. "Derecho de Menores" Edit. AveledoPerrot. Buenos Aires. 1995.
- SAVATER, Fernando, Humanismo impenitente, Barcelona, Anagrama, 1990

- UNICEF- Unión Interparlamentaria. “Contra la trata de niños, niñas y adolescentes”.
- WITKER, Jorge. “Como realizar la tesis en Ciencias Jurídicas”. Edit. Terra. España. 1998.
- ZALLES, Christian. “Agencia de Información Solidaria” (AIS). España, enero del 2004.

LEYES CONSULTADAS

- Constitución Política del Estado. Ley N° 3942 del 7 de Febrero de 2009. Edit. U.P.S. La Paz – Bolivia.
- Código Niño, niña y adolescente. Ley N° 2026 del 11 de julio de 2000. Editorial U.P.S. La Paz – Bolivia. 2006.
- Código de Familia. Ley N° 996 del 4 de abril de 1988.
- Ley General del Transporte. Ley N° 165 del 16 de agosto de 2011.
- Ley contra el Tráfico de Niños, Niñas y Adolescentes. La Ley No. 3160 del 26 de Agosto del 2005.

SITIOS WEB.

- www.ciudadfutura.org/traficc/personas/htm.
- www.hrlawgroup.org/resources/content/Protocol_annotated.pdf

ANEXOS

Anexo N° 1

Nota de prensa

Matutino: El Diario

Fecha: 21 de julio de 2012

Piden a la Policía intensificar control en terminales de buses

Ante el incremento de casos de trata y tráfico de personas, el Vice Ministro de Seguridad Ciudadana Henry Baldelomar, solicitó a la Policía intensificar los controles, especialmente, en las terminales de buses de todo el país.

“La desaparición de menores de edad, debe movernos a realizar esfuerzos para contar con un plan de control intensificado, principalmente, en las terminales de buses para que ningún niño o niña pueda salir del departamento o del país sin autorización”, dijo.

Los padres de familia o tutores para salir del país con menores de edad, deberían presentar un documento legal, que autorice la salida de los mismos, “documento que debe ser exigido por las autoridades de control de las terminales en todo el país”.

Según las investigaciones realizadas hasta el momento, se ha verificado que existen medio millar de organizaciones dedicadas a todo tipo de actividades delincuenciales en todo el país, mismas que están siendo investigadas, por presuntos vínculos con la actividad del secuestro de personas.

El Vice Ministro de Seguridad Ciudadana, Henry Baldelomar, señaló que en este trabajo contra la trata y tráfico, deberá ser respaldada por el Ministerio Público y la Dirección de Migración, con la idea de concretar un trabajo efectivo.

La autoridad pidió a la institución del orden realizar operativos continuos, específicamente, en las terminales de buses departamentales y retenes de tránsito en las carreteras, para lo cual se deberá coordinar con la Agencia para el Desarrollo de las Macro regiones y Zonas Fronterizas (Ademaf).

En los últimos días se ha conocido más de 200 desapariciones, pero en un buen porcentaje de estos casos son abandono de hogar, entre varones y mujeres de 13 a 22 años de edad. En una encuesta presentada por la institución del orden, estos abandonos de hogar en su mayoría, son por problemas familiares o de estudio, por lo que deciden alejarse de sus padres para no enfrentar sus problemas.

Anexo N° 2

Encuesta

Encuesta dirigida a personal de las empresas de transporte departamental y provincial

Cargo:		Empresa:	
--------	--	----------	--

MARQUE CON X O RESPONDA A LAS INTERROGANTES PLANTEADAS.

1. ¿Cuál es la frecuencia del viaje de niños, niñas y adolescentes?

a. Baja		b. Media		c. Alta	
---------	--	----------	--	---------	--

2. Los niños y niñas viajan normalmente acompañados de:

a. Sus padres		b. Hermanos		c. Tíos	
d. Familia		e. Padrinos		f. No sabe	

Otro (Especificar).....

3. La edad promedio de los niños y niñas que viajan por este medio oscila en:

a. 0 – 2 años		b. 3 – 5 años		c. 6 – 8 años	
---------------	--	---------------	--	---------------	--

Otro (Especificar).....

4. ¿Cuál el mecanismo de identificación de los pasajeros?

a. Carnet de Identidad		b. Pasaporte		c. RUN	
---------------------------	--	--------------	--	--------	--

Otro (Especificar).....

5. ¿Los niños y niñas que viajan con la compra de un pasaje son identificados?

a. Si		b. No	
-------	--	-------	--

6. ¿Los niños y niñas que carecen de un pasaje son identificados por su empresa?

a. Si		b. No	
-------	--	-------	--

7. ¿En qué momento los niños y niñas no requieren de la identificación y registro por parte de la empresa?

a. Cuando están acompañados de sus padres		b. Cuando están con una persona mayor de edad	
c. Cuando están acompañados de algún familiar		d. No sabe / no responde	

Otro (Especificar).....

8. ¿Cómo y mediante que medio comprueba la empresa que el niño o niña tiene un parentesco con su acompañante?

a. Con el carnet de identidad		b. Con cualquier tipo de documentación	
c. Con el parentesco del niño hacia su acompañante		d. No se comprueba el grado de parentesco	

Otro (Especificar).....

9. ¿Qué medidas de protección y seguridad existen dentro de la terminal o lugar de parada relacionado con la seguridad hacia niños, niñas y adolescentes?

a. Protección de la Policía Nacional		b. Control de la Defensoría de la Niñez	
c. Control mediante disposiciones de la empresa transportadora		d. Ninguna medida	

Otro (Especificar).....

10. ¿La Policía Nacional cumple algún rol dentro de la protección hacia los niños, niñas y adolescentes dentro de la terminal?

a. Si cumple		b. No cumple	
--------------	--	--------------	--

Gracias por su gentil colaboración...