

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



TESIS DE GRADO

**“NECESIDAD DE UNA REGLAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA
PROTECCION A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE
SINDICALIZADO Y POR LA VIOLACIÓN A LOS DERECHOS
HUMANOS”**

(Tesis para optar el grado de licenciatura en derecho)

POSTULANTE: LIDIA ERASMA CALLISAYA QUISBERT

TUTOR: DR. FRANZ REMY CAMACHO

LA PAZ – BOLIVIA

2008

AGRADECIMIENTO

Al Dr. Remy Camacho, quien tuvo la paciencia de guiarme en la elaboración de esta tesis.

A la Facultad de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés donde tuve a bien formarme en la ciencia de derecho.

DEDICATORIA

A Dios por haberme dado la vida y la dicha de una oportunidad en el éxito profesional; por su gran amor y bendición, que fortalecen mi espíritu de superación.

También, a mis padres Francisco y Ruperta; a mis tesoros Gonzalo, Juan, Ronald y Maira a mi hermano Rubén, por ser la inspiración de esta tesis; a mi esposo Leonardo, quienes no midieron esfuerzos para apoyarme en la culminación de mi carrera.

RESUMEN

En el contexto jurídico-científico existe una variadísima gama de temas que merecen un estudio de profundización, enriquecimiento y creación que pueda culminar en normas legales, atinentes al cotidiano desenvolvimiento de nuestra sociedad.

Este trabajo tiene como objetivo primordial el resolver dudas y esclarecer problemas identificados como los abusos cometidos en contra de los conductores del vehículos motorizados sindicalizados para lo que se pretende dedicarles un capítulo exclusivo en el reglamento jurídico, a objeto de resolver problemas emergentes de su gremio y determinar sus Derechos y Obligaciones.

En la investigación realizada en nuestro país entre los años 2000 y 2005, se establece que los derechos de una gran mayoría de los conductores son violados, por Instuciones el ex Servicio Nacional de Caminos hoy ABC, Organismo Operativo de Tránsito; Alcaldías Municipales, Empresarios de Transporte, Cooperativas de Transporte, Confederación de Transporte de Bolivia, Propietarios de vehículos de transporte público, a falta de un Capítulo dedicado al Conductor sindicalizado, en el Código de Tránsito y en su Reglamento.

Este trabajo establecerá pautas para la Implementación y fortalecimiento de una mejor y adecuada administración de justicia en el servicio a la sociedad identificada como estratégica prioritaria, y como garantía y respeto a los conductores de transporte SINDICALIZADO, para de esta manera proteger los derechos fundamentales de las personas y ser dignas de ellas.

Formulara objetivos generales y específicos, en el marco de referencia determinando la hipótesis y las variables independientes y dependientes, así como cualitativos y cuantitativas, realizando un análisis de los métodos empleados, método de las construcciones jurídicas- normativo con instrumentos de intervención, clasificando la muestra, realizando entrevistas ,así como la recolección, organización y análisis de los datos para posteriormente confirmar la hipótesis a través de las variables y realizar la propuesta, terminando posteriormente con las conclusiones.

INDICE

DISEÑO DE LA INVESTIGACION.....	1
1. ENUNCIADO DEL TEMA	1
2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
3. PROBLEMATIZACIÓN.....	2
4. DELIMITACIÓN DEL TEMA ,TEMÁTICA ,TEMPORAL Y ESPACIAL	
1.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.....	3
1.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL	3
1.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	3
5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA.....	4
6. OBEJETIVO DEL TEMA	5
6.1. OBJETIVO GENERAL	5
6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	6
7. MARCO TEÓRICO.....	6
8. HIPÓTESIS DE TRABAJO	7
9. VARIABLES DE INVESTIGACION.....	7
9.1. VARIABLES INDEPENDIENTES	8
9.2. VARIABLES DEPENDIENTES.....	8
10. METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	8
10.1. MÉTODOS GENERALES.....	8
10.2. MÉTODO DEDUCTIVO.....	8
10.3. MÉTODO HISTORICO.....	9
10.4. MÉTODO COMPARATIVO.....	9
10.5. MÉTODOS DE LAS CONSTRUCCIONES JUÍRICAS.....	9
10.6. MÉTODO NORMATIVO	9
11. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACIÓN	10
11.1. ORGANIZACIÓN DE DATOS	11
11.2. ANÁLISIS DE DATOS.....	11

INTRODUCCION.....	12
CAPITULO I	
ANTECEDENTES HISTORICO.....	15
1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL AUTO TRANSPORTE EN EL MUNDO Y BOLIVIA	15
1.1. TRASPORTE.....	15
1.2. FERROCARRILES	17
2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN BOLVIA.....	18
2.1. EN EL IMPERIO INCAICO	18
2.2. EL VIRREINATO.....	18
2.3. ÉPOCA REPUBLICANA	19
3. LLEGADA DEL PRIMER AUTOMOVIL A LA PAZ	20
4. DISPOSICIONES JURIDICAS Y REGLAMENTARIAS.....	20
CAPÍTULO II	
FUNDAMENTOS CONCEPTUALES Y TEORICOS.....	24
1. ORGANIZACIÓN DEL AUTO TRANSPORTE BOLVIANO	26
2. CONFEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES DE BOLVIA.....	27
3. EL AUTO TRANSPORTE EN EL DESARROLLO NACIONAL	29
4. MAL ESTADO DE CAMINOS Y CARRETERAS	30
5. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....	31
6. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL.....	32
7. TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL.....	34
8. TRASPORTE INTERNACIONAL	35
9. TRANSPORTE PESADO.....	36
a. PAGO DE PEAJES	36
10. EL TRANSPORTE EN CONTENEDORES.....	36

a. EL TRANSPORTE POR CONTENEDORES.....	37
CAPÍTULO III.....	38
1. EL CHOFER	39
1.1. . EL CHOFER ASALARIADO	40
2. CONDUCTORES DECANOS	41
2.1. . FILOSOFIA.....	41
2.2. . OBJETIVOS.....	42
2.3. . APORTES	42
3. AUSENCIA DE JUSTICIA SOCIAL EN LOS CONDUCTORES	42
4. FALTA DE GARANTIAS PARA LOS TRASNPORTISTAS DE VEHICULOS MOTORIZADOS	43
5. FUNCIONES DE LAS FEDERACION DE TRANSPORTISTAS.....	44
5.1. , FUNCIONES.....	44
5.2. . DEBERES	44
6. SITUACIONES DE LOS CONDUCTORES	45
6.1. DEBERES DE LOS PROPIETARIOS Y EMPRESARIOS.....	46
6.2. DEBERES Y OBLIGACIONES DE CONDUCTORES ASALARIADOS...46	
6.3. CONDUCTORES PARTICULARES	47
7. ANALISIS SOCIAL DEL SECTOR	48
8. DISPOCIONES LEGALES ATENTATORIOS PARA EL CONDUCTOR	
8.1 EL CÓDIGO DE TRÁNSITO ES INCONSTITUCIONAL.....	49
8.1.1. CASTIGO CON MANO DURA.	50
9. LEY 1008.	50
9.1 BOLETAS DE INFRACCIÓN.....	51
9.2 IMPUESTO ANUAL SOBRE VEHÍCULOS.....	51
9.3 TABLA PRESUNTA DE VALORES.....	52
9.4 REEMPLAQUE VEHICULAR.....	52
9.5 CÓDIGO PENAL.....	52
9.6 LEY DE CARGAS CARRETERAS Y PEAJES.....	52

9.7	DECRETO DE ROSETAS.....	53
9.8	LA LEY DE SEGUROS (SOAT).....	53
9.8.1	AUMENTO DESMEDIDO.....	54
9.8.2	PROPOSITO DEL SOAT.....	54
9.9	.LEY DE SEGUROS.....	54
	CAPÍTULO IV.....	57
1.	ANTECEDENTES DEL ORIGEN DE LOS SINDICATOS EN BOLIVIA ...	58
2.	EL TRANSPORTE MOTORIZADO SINDICALIZADO EN LA PAZ.	60
3.	DIAGNÓSTICO DEL TRASPORTE URBANO EN LA CUIDAD DE LA PAZ ...	62
3.1.	LOS TRASPORTISTAS SON PARTE DEL PUEBLO.....	62
4.	FEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES “1° DE MAYO” DE LA PAZ.....	63
4.1.	AGRUPA A LOS SIGUIENTES SINDICATOS.....	63
4.2.	TRIBUNAL DE HONOR.....	66
4.3.	CENTRAL UNICA DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE LA PAZ.....	67
	CAPÍTULO V.....	68
	DISPOSICIONES LEGALES INTERNAS Y EXTERNAS.....	69
1.	GENERALIDADES.....	69
2.	DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS.....	69
2.1.	DIGNIDAD DE LA PERSONA HUMANA.....	70
2.2.	FUNDAMENTO JURÍDICO.....	71
3.	CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO.....	72
3.1.	RÉGIMEN SOCIAL	72
4.	CODIGO PENAL.....	73
5.	CÓDIGO TRIBUTARIO.....	74
5.1.	SOBRE DELITOS TRIBUTARIOS.....	75
5.2.	.LA SUPERINTENDECIA.....	75
5.3.	CONCLUSIÓN.....	76

5.4. CÓDIGO TRIBUTARIO ANTERIOR.....	77
5.5. OBSERVACIONES.-.....	78
6. CÓDIGO Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO.....	78
6.1 . REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO	80
7. LEY DE SEGUROS.....	80
7.1. CONCEPTO.....	80
7.2. CAMBIOS QUE PRODUCE LA LEY EN LA ACTIVIDAD ASEGURADORA.....	81
7.2.1. SEGUROS GENERALES.....	81
7.2.2. SEGUROS DE PERSONAS.....	81
8. SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)	82
11. MINISTERIO DE SERVICIOS Y OBRAS PÚBLICAS	84
9.1. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.	85
9.2. TARJETAS DE OPERACIÓN.	86
10. DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES.....	86
10.1. FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES.....	86
10.2. TARJETAS DE OPERACIÓN.....	87
10.3. REQUISITOS DE PRESENTACIÓN.....	87
10.4. IDENTIFICACION DEL TRANSPORTE PUBLICO.....	89
11. SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, SIRESE.....	89
11.1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	91
11.2. REGULACIÓN DE PRECIOS.....	91
11.3. CONTRADICCIÓN JURÍDICA.....	91
12. ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE.....	92
13. LEGISLACIÓN EXTRANJERA.....	93
13.1. LEGISLACIÓN ARGENTINA.....	93
13.2. LEGISLACIÓN BRASILEÑA.....	95
14. LEGISLACIÓN CHILENA.....	97
15. LEGISLACIÓN PARAGUAYA.....	99

16. LEGISLACIÓN PERÚANA.....	100
CAPÍTULO VI	103
EXPERIENCIA RECOGIDA	104
1. ANÁLISIS DE ACCIDENTES ACAECIDOS	104
1.1. CARRETERA LA PAZ – YUNGAS	104
1.1.1. NECESIDAD O INDISCIPLINA	104
1.1.2. INFRAESTRUCTURA CAMINERA	106
1.1.3. MUERTE Y DOLOR	106
1.2. ACCIDENTES CAMINO A COPACABANA	107
1.3. ACCIDENTE EN RUTA A EL ALTO.	108
1.4. ACCIDENTE CERCA DE PONGO	108
1.5. GRAVE ACCIDENTE CAMINO A YUNGAS	108
2. SITUACIÓN DE LOS CONDUCTORES Y DE LOS USUARIOS	109
2.1. SACRIFICIOS.....	109
2.2. USUARIOS.....	110
2.2.1. DERECHOS Y OBLIGACIONES.....	111
3. ANÁLISIS DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS....	112
3.1. CONSECUENCIA SOCIALES	112
3.1.1. DECRETO DE ROSETAS	113
3.1.2. INMUEBLES DE LA CAJA	113
3.1.3. CARRETERAS	114
3.1.4. CAMINOS Y COBROS DE PEAJES.	115
3.1.5. LEY DE CARGAS	115
3.2.6. LEY GENERAL DEL TRANSPORTE	116
3.2.7. LA LEY DE SEGUROS.....	116
3.2.8. TABLA PRESUNTA DE VALORES	117
3.2.9. REEMPLACAMIENTO DE VEHÍCULOS	117

3.2.10. CÓDIGO TRIBUTARIO	117
4. CASOS PROCESADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	118
4.1. ATROPELLO CON MUERTE.....	118
4.2. OMISIÓN DE SOCORRO.....	119
4.3. LESIONES GRAVES.....	120
5. CUADERNOS DE INVESTIGACIONES.....	120
CAPÍTULO VII.....	124

BASES Y PROPUESTA PARA LA ELABORACION DEL TÍTULO EXCLUSIVO DEL CONDUCTOR SINDICALIZADO EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO.....	125
1. BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL TÍTULO DIRIGIDO AL CONDUCTOR SINDICALIZADO.....	125
2. PROPUESTA EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO.....	134
3. TABULACION DE DATOS EN EL TRABAJO DE CAMPO.....	136
CONCLUSIONES.....	143
BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.....	146
ANEXOS.....	153

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1. ENUNCIADO DEL TITULO DEL TEMA

El presente tema tiene la virtud de buscar justicia social y garantizar el cumplimiento y respeto de los derechos de conductores sindicalizados en el desenvolvimiento de su trabajo, en el marco de nuestro ordenamiento jurídico vigente, es por esta razón la “NECESIDAD DE UNA REGLAMENTACIÓN JURÍDICA PARA LA PROTECCIÓN A LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE SINDICALIZADO Y POR LA VIOLACION A LOS DERECHOS HUMANOS”

2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

La existencia de disposiciones legales aisladas de la realidad social han provocado una desprotección jurídica a los conductores del transporte sindicalizado

El Organismo Operativo de Tránsito impone coercitivamente a los conductores del transporte sindicalizado, boletas de infracción sin considerar aspectos de orden práctico; sin criterio legal ni menos fundado en criterios de racionalidad y comprensión; limita la libertad de pensamiento y opinión, por lo cual es importante estudiar la necesidad de insertar un CAPÍTULO exclusivo del conductor en el Reglamento de Transito, para una adecuada aplicación.

Los conductores sindicalizados son los principales contribuyentes al desarrollo y progreso de una nación; al no existir una adecuada normativa que tienda a resolver los diferentes problemas que atraviesan en el orden social, económico y ningún

reconocimiento de parte de los empresarios ni las entidades que se relacionan con el auto transporte, no cuentan con seguro de vida menos de salud; a su vez el desconocimiento y menosprecio a sus derechos han originado injusticias y discriminación permanente.

3. PROBLEMATIZACIÓN.

Las interrogantes al problema de investigación son:

1. ¿De qué manera la crisis económica ha sido determinante para la violación de los Derechos Humanos del conductor sindicalizado, por parte de los organismos policiales destinados al control de tránsito?
2. ¿Por qué el Estado Boliviano no ha establecido los fundamentos jurídicos e institucionales para proteger a los conductores de transporte SINDICALIZADO? 1
3. ¿De qué manera se podrá precautelar esta situación en incorporar, un CAPÍTULO dentro del Reglamento de Tránsito para la protección de derechos, del conductor sindicalizado.
4. ¿Podrá resolverse así la búsqueda de una mayor justicia social y bienestar común de parte del Estado como una forma de garantizar el CAPÍTULO a incorporar en el Reglamento Jurídico?
5. ¿De qué manera la Dirección del Organismo Operativo de Tránsito, empresarios, usuarios respetan los Derechos Humanos de los conductores?
6. ¿De qué manera el SOAT protegerá a los conductores de transporte SINDICALIZADO?

4. DELIMITACIÓN DEL TEMA TEMÁTICA -TEMPORAL ESPACIAL

4.1 DELIMITACIÓN TEMÁTICA

La investigación se circunscribirá en el área jurídico social, toda vez que los conductores de transporte SINDICALIZADO por la violación a los Derechos Humanos, tiene efectos jurídicos y sociales, debido al perjuicio que sufren los conductores, por lo cual, a través de esta investigación, se buscan soluciones.

4.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

La investigación se circunscribe a partir de la implementación de la ley No. 10135 de 16 de febrero de 1973 y su trascendencia en la actualidad.

En cuanto al tiempo, comprende los últimos 5 años, nuestro objeto de investigación surge como producto del desarrollo económico que provoca el desconocimiento de los Derechos Humanos del conductor sindicalizado.

El parámetro establecido para la presente investigación adquiere gran trascendencia en la actividad, sin embargo se ha visto conveniente realizar una investigación retrospectiva del problema desde el año 2000 hasta 2005.

4.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL

Por su importante aplicación; el espacio geográfico, se tomo en cuenta que el objeto de investigación es una figura que rige en toda la República de Bolivia, razón

por la cual y para una mejor investigación se tomar como campo referencial al Departamento de La Paz por su importancia, por su alto índice de población y los resultados de esta investigación van a tener carácter nacional, dado que las leyes tienen una regulación en el ámbito general.

5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA

Los conductores del transporte sindicalizado, para lograr la justicia social de los conductores SINDICALIZADOS, es imperiosa por que en estos últimos tiempos se necesitan para la buena administración de las instituciones como la Policía de Tránsito y de normas y disposiciones que sean protectivas .

Los conductores sindicalizados son los principales contribuyentes al desarrollo y progreso de una nación; al no existir una adecuada normativa que tienda a resolver los diferentes problemas que atraviesan en el orden social, económico y ningún reconocimiento de parte de los empresarios ni las entidades que se relacionan con el auto transporte, no cuentan con seguro de vida menos de salud; a su vez el desconocimiento y menosprecio a sus derechos han originado injusticias y discriminación permanente.

Crear normas jurídicas, a fin de garantizar los derechos de las personas por la lacerante situación actual que atraviesa nuestra sociedad y de esta forma combatir la corrupción, el maltrato; hace falta un CAPÍTULO añadido en el Reglamento de Tránsito protector para el conductor.

El Código y Reglamento de Tránsito tiene vacíos, jurídicos, es decir no contiene protección al conductor SINDICALIZADO, que es tarea del Estado para una mejor administración por que tiene incidencia directa en el intercambio de bienes en

Provincias, Departamentos y Países y se constituye en un factor importante del desarrollo económico, mas aún en las circunstancias actuales de grave crisis.

Es importante el tema por la necesidad de incorporar un CAPÍTULO en el Reglamento de Tránsito para la administración de justicia con rigor a la verdad agilizando, minimizando el procedimiento en beneficio directo de los conductores del Transporte Sindicalizado, en particular por la protección jurídica que goza toda persona por parte del Estado.

6. OBJETIVO DEL TEMA

El objetivo principal del presente tema es incorporar un CAPÍTULO exclusivo en el Reglamento del Código de Tránsito dedicado a precautelar los derechos del conductor SINDICALIZADO, por las irregularidades existentes en El Servicio Nacional de Caminos, Alcaldías Municipales, Empresarios de Transporte, Cooperativas de Transporte, Confederación de Transporte de Bolivia, Propietarios de Vehículos de Transporte Publico, Dirección del Organismo Operativo de Tránsito y la violación a los Derechos Humanos.

6.1. OBJETIVO GENERAL

1. Demostrar la ineficacia de las normas de protección a los conductores del transporte sindicalizado y de manera alternativa proponer los fundamentos teóricos, sociales. humanos y jurídicos.

6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Identificar los antecedentes históricos que nos de a conocer las diferencias y la desarticulación del desconocimiento de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y establecer la necesidad de un CAPÍTULO en el Reglamento de Transito, que vaya adecuada a nuestra realidad social.
- b) Describir la necesidad de incorporar un CAPÍTULO en el Reglamento Jurídico del Código Tránsito como factor de garantías sociales del conductor.
- c) Proponer mecanismos de solución a la violación de los Derechos Humanos por parte de órganos de control, usuarios y empresarios, para un conocimiento oportuno y adecuado hacia los conductores de transporte SINDICALIZADO.
- d) Dar a conocer las ventajas de este capítulo en el reglamento, del Código de Tránsito.

7. MARCO TEÓRICO

El Estado Boliviano se caracteriza por ser dependiente, atrasada e inmersa en una estructura económica, capitalista y neoliberal, produciendo empobrecimiento, marginalidad social económica y jurídica.

El problema central de la presente investigación está enfocado en la incorporación de un TÍTULO exclusivo a proteger los derechos del conductor dentro el Reglamento del Código del Tránsito.

Consecuentemente los sectores mayoritarios de manera general y particularmente los Conductores del Transporte SINDICALIZADO se constituyen en las victimas, debido a la violación y desconocimiento de sus derechos a la que también se debe sumar la corrupción existente en las dependencias de Tránsito y ex Servicio Nacional de Caminos, ahora Administradora Boliviana de Carreteras - ABC.

Se determina que la ineficacia de las instituciones y las disposiciones legales destinadas no contemplan protección a los Conductores del Transporte SINDICALIZADO, consecuentemente la ausencia de un conocimiento profundo , de la realidad y la problemática del objeto de investigación demuestra que hasta la actualidad no se han planteado alternativas jurídicas e institucionales para lograr una protección jurídica que precautele de manera objetiva. .

8. HIPÓTESIS DE TRABAJO

“La ausencia de un instrumento normativo que proteja al conductor de transporte SINDICALIZADO en Bolivia ha provocado un vacío jurídico, no existen condiciones adecuadas para que ellos puedan desenvolverse con seguridad en el trabajo ,generando una desprotección jurídica e institucional vulnerando los derechos humanos, constitucionales frente a las autoridades, empresarios y usuarios, por lo que es necesaria la elaboración y aprobación de un CAPÍTULO exclusivo del conductor en el reglamento de transito.

9. VARIABLES

9.1 VARIABLES INDEPENDIENTES

Los conductores de transporte SINDICALIZADO en Bolivia no tienen una protección legal adecuada de seguro de salud ni de trabajo.

9.2. VARIABLE DEPENDIENTES

- La desprotección jurídica a los conductores se debe en parte al desconocimiento de sus Derechos Humanos.
- La desigualdad Jurídica entre conductores SINDICALIZADOS asalariados y particulares, es de relevante y urgente tratamiento.

10. METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

10.1 MÉTODOS GENERALES

Los métodos a utilizar son:

- MÉTODO DEDUCTIVO

Que permitirá comprender el postulado del sistema integral del Código y Reglamento de Transito, para establecer la desprotección jurídica e institucional de los conductores del transporte SINDICALIZADO.

10.2 METODO HISTORICO

Esta vinculado al conocimiento de distintas etapas de los objetos en sucesión cronológica para conocer la evolución y el desarrollo del objeto o fenómeno de la investigación, se ase necesario revelar su Historia.

10.3 MÉTODO COMPARATIVO

Método que tiene la finalidad de buscar la relación entre dos o más legislaciones sus diferencias o semejanzas, en el que analizaremos realidades semejantes.

10.4 MÉTODO DE LAS CONSTRUCCIONES JURÍDICAS

Método que permite lograr una estructura lógica para engranar en el sistema jurídico, que estará dirigido a beneficiar a los conductores SINDICALIZADOS.

10.5 MÉTODO NORMATIVO

Que tiene la finalidad de encuadrar un determinado hecho social dentro de las normas jurídicas establecidas, respetando la jerarquía de la norma y su estructura jurídica.

Los hechos sociales que se van generando día tras día en nuestra comunidad, van en continua transformación, y las disposiciones legales no responden a las necesidades actuales de la sociedad, por ello es necesario adecuarlas a nuestra realidad social actual.

11. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA INVESTIGACION

Como técnicas de investigación se utilizaron:

ENTREVISTAS

La entrevista en la que se utilizó un formulario al que respondieron, policías, empresarios, dirigentes sindicales del transporte y conductores sindicalizados.

CUESTIONARIOS

En forma de preguntas dirigidas a conseguir opiniones a conductores y policías involucradas con este tipo de problemas en juzgados de Tránsito.

ENCUESTA

Que nos permiten recoger testimonios y experiencias mediante consultas a personas relacionadas con el transporte SINDICALIZADO y los conductores, Federación, Confederación, Empresarios, Cooperativas y Universitarios de la Carrera de Derecho.

RECOLECCION DE DATOS

Adoptar la recolección de información escrita en distintos textos, legislaciones nacionales, legislación extranjera, leyes, boletines, revistas o recortes de prensa, con referencia al tema.

El objetivo de análisis en esta investigación es de base gramatical; la unidad de análisis es la palabra, frase, o párrafo que contiene en un documento.

11.1 ORGANIZACIÓN DE DATOS

Teniendo los datos, se realizará una clasificación de los mismos, tomando en cuenta las fechas, su importancia, su relevancia como información, así como su pertinencia del tema, siendo importante realizar la clasificación de datos en base a las fichas bibliográficas.

11.2 ANÁLISIS DE DATOS

El trabajo se nutre de las fuentes de información ciertas y fidedignas realizando un análisis minucioso, comparativo para verificar la conformidad y coincidencia en el tema propuesto, estimando para conocer con exactitud su importancia y su verdad.

Para la sistematización, registro, tabulación y codificación de la información que se obtenga durante la investigación, en especial en el uso de las técnicas de entrevistas, se realizará una distinción plural.

INTRODUCCIÓN

La presente tesis pretende determinar, en forma clara y concreta, la utilidad jurídica atingente al cotidiano desenvolvimiento de los conductores por las diferentes vicisitudes que confrontan día a día.

Los conductores de transporte SINDICALIZADO no fueron considerados en el desempeño de sus labores en la sociedad; su tratamiento es de fundamental interés nacional que además atañe a los estudios en particular del Derecho de Trabajo como elemento directamente comprometido en la perspectiva de dar soluciones jurídicas en la aplicación teórica al campo de la práctica.

El desarrollo del marco referencial y conceptual, la demostración y la aplicación de las proposiciones, las alternativas plasmadas en el Código y Reglamento de Tránsito y las conclusiones sobre los conductores de transporte SINDICALIZADO, resultado de la aplicación de un conglomerado de procedimientos y técnicas que permiten la búsqueda de los hechos y principios que sostienen y otorgan bases sólidas para fallar conforme a disposiciones vigentes.

De esta manera, resulta, de singular importancia la presentación de la propuesta de incorporar un CAPÍTULO exclusivo para los conductores de automotores como culminación de uno de tantos anhelos de los trabajadores del volante, para que sean valorados por la Administradora Boliviana de Carreteras, Policía Nacional de Tránsito, Alcaldías Municipales, Empresarios de Transporte, Cooperativas de Transporte, Confederación de Transporte de Bolivia, Propietarios de Vehículos de Transporte Público y por la colectividad en su conjunto, etc.

La actual investigación realizará un análisis legal sobre la situación jurídica de los Conductores de Transporte Sindicalizado que a falta de un CAPÍTULO exclusivo en el

Reglamento de Transito sufren violación de sus derechos, siendo importante su incorporación; para ello se ha realizado un estudio y análisis sobre la legislación nacional en lo que hace el Código de Transito.

Se identificará el problema en base a los objetivos generales y específicos, y a la hipótesis teniendo en cuenta las variables dependientes e independientes siendo el tipo de investigación el Descriptivo Explicativo, utilizando el método normativo, que es aquel que permite hacer un análisis a un determinado hecho social o la mejor manera de hacer justicia, clasificando la muestra para posteriormente, en base a las entrevistas, y resultados obtenidos para verificar la hipótesis.

.Es deber de justicia que se dedique a los conductores un CAPÍTULO protector de sus derechos dentro del Reglamento de Tránsito; ejemplo, Derecho a la seguridad social y su importante necesidad de aplicación al campo jurídico, exigiendo el cumplimiento de deberes y obligaciones de los empresarios del transporte público, Cooperativas de Transporte Publico y de la Dirección del Organismo Operativo de Tránsito.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTE HISTÓRICO

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES HISTORICO

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL AUTO TRANSPORTE EN EL MUNDO Y BOLIVIA

1.1 TRANSPORTE

El transporte dependía, en las naciones más adelantadas, de las diligencias tiradas por caballos y los barcos de vela, pues los medios de transporte habían progresado muy poco durante siglos.

A partir de la aplicación de la maquinaria de vapor en el transporte, locomotor, y buques, los cambios fueron muy rápidos y se multiplicaron aún más cuando el motor de combustión interna hizo posibles el funcionamiento del transporte motorizado y también de la aviación.

Las primeras vías de comunicación sobre la superficie terrestre fueron los “senderos” abiertos por el paso de los hombres primitivos hacia sus lugares habituales de caza y pesca.

En esta época, no podía el hombre trasportar sus pertenencias sino sobre sus hombros o cabeza; en su avance hacía la civilización domesticó algunos animales de carga como el asno, el buey, el yak, la llama, el caballo, el camello y el mulo.

Al animal de carga siguió el animal de tiro, cuando el hombre descubrió que sus bestias podían tirar de rastras y trineos.

Más tarde, la invención de la rueda fue un avance decisivo en los medios de transporte. En América, a la llegada de los europeos era desconocida la rueda

Los caminos más notables de la antigüedad fueron las vías romanas construidas de piedra, que llegaban a los confines del Imperio Romano.

La llegada del Ferrocarril en los comienzos del siglo XIX y del automóvil, en este siglo provocó verdaderas revoluciones en el transporte, así como el desarrollo de la aviación comercial, después de la primera guerra mundial.¹

El ferrocarril es el más importante de los medios de transporte terrestre; el primer tren de servicio público fue inaugurado en Inglaterra en 1825, pocos años después el ferrocarril se había extendido a todos los continentes.

Estados Unidos, países europeos, en especial Alemania Federal, después de la Segunda Guerra Mundial, han construido caminos asfaltados de varias vías, que se denominaban autopistas, donde, por reglamento, la velocidad mínima de los vehículos es de cien kilómetros por hora, debido al intenso tráfico y a las necesidades del comercio y de la industria.²

¹ IBARRA CARLOS, URIA DONATO, Transporte y Medios de Comunicación en el Mundo Pág. 134

² URIA, DONATO, Transporte y Medios de Comunicación en el mundo y en Bolivia

1.2 FERROCARRILES

La máquina a vapor de agua existía a fines del siglo XVIII, WATT había revelado una parte de los servicios que ella podía prestar.

En 1800 OUTRAM inventó los rieles de hierro, que descansaban sobre lazas de piedra para disminuir el roce de las ruedas y obtener mayor velocidad.

En 1814 TREVITHICH introdujo en la máquina de vapor una modificación, merced a la cual podía aquella caminar sobre rieles.

En 1825, JORGE STEPHENSON lanzó una máquina nueva sobre el camino de hierro.

En 1830 STEPHENSON halló la caldera tubuladura, que aportó soluciones verdaderamente prácticas para la Tracción a vapor.

Las primeras líneas que se construyeron sobre rieles eran utilizadas exclusivamente por caballos que remolcaban los carruajes, en los que principalmente se transportaban mercaderías.

Las primeras líneas aparecieron entre las regiones mineras, porque se veía la posibilidad de hacer una obra remuneradora, o entre las capitales de estados y las residencias reales, situadas en las cercanías. Así nació el Ferrocarril de Berlín a Potsdam (1838). Así mismo Nápoles a Pórtico, residencia de los reyes de Nápoles (1839).

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN BOLIVIA

La Cordillera de los Andes en sus diversas distribuciones, forma un verdadero muro entre la región alta y más poblada del país.

Esta muralla natural es la que ha determinado, desde la época más antigua hasta el presente, la dispersión de la población en forma racional y normal.

Los núcleos de población de la zona altiplánica y de los valles no han podido desplazarse hacia el Norte y el Oriente en busca de tierras, en gran parte debido a esa valla que constituye la cordillera de los Andes.

2.1 EN EL IMPERIO INCAICO

Una de las grandes preocupaciones de los monarcas incaicos era el de las comunicaciones viales en su gran Imperio del Tahuantinsuyo, que abarcaba gran parte del Continente Americano o Nuevo Mundo, desde Colombia hasta el centro de Chile y la Argentina, por la región andina y la costa del Pacífico.

De ahí, se ve que una de las principales labores fue la de construir carreteras empedradas. Estas vías troncales estaban muy bien provistas en toda su extensión había “Tambos” u hospederías cada cierta distancia que representa un día de recorrido a pie. Asimismo, había en estos tambos puestos de correos con “Chasquis” encargados de transmitir noticias urgentes corriendo de puesto a puesto.

2.2 EL VIRREINATO

Durante el Virreinato, las autoridades reales se ocuparon de mantener y ampliar en lo posible el sistema vial de los Incas.

El transporte de los ricos minerales de Potosí a la costa de Arica para su embarque hacía Panamá, el transporte del mercurio desde Huancavelica, en la sierra peruana, hasta Potosí era una de las muchas razones para mantener esas rutas limpias y bien abastecidas de posadas; miles de llamas y centenares de mulas se desplazaban por esos caminos. Asimismo, del tráfico de comercio de Lima y la costa del pacífico hacía el interior del país y posteriormente desde Buenos Aires por Tucumán hasta el Alto Perú, hacían necesario el mantenimiento de las rutas viales, no sólo de conservación de su plataforma y obras de arte sino de abastecimiento y servicios auxiliares³.

2.3. ÉPOCA REPUBLICANA

En la época republicana, los distintos gobiernos trataron de mantener el sistema vial del Virreinato, aunque los fondos destinados a la construcción y mantenimiento de los caminos eran sumamente exiguos.

En esta época de continuas revueltas políticas, los caminos que se conservaban con más cuidados eran los del bloque andino, es decir del altiplano y la zona de los valles; era allí donde se realizaba el mayor comercio y además donde el Ejército tenía que desplazarse continuamente.

En la época de los partidos conservador y liberal, es decir en último tercio del siglo XIX y primer cuarto del siglo XX, se dió un gran impulso al desarrollo de los caminos y vías férreas. El presidente Aniceto Arce inició las vías férreas en el país, tarea que impulsó mas tarde el presidente Ismael Montes, en esa época que se comienza la construcción del Ferrocarril de Antofagasta a Oruro, con la línea subsidiaria de Uyuni a Pulacayo, para la explotación de los minerales de Pulacayo y Huanchaca y la de Machacamarca a Uncía, para los minerales de Llallagua y Uncía También construye el

³ MUÑOS REYES JORGE, Geografía de Bolivia Editorial Juventud La Paz Bolivia 3ra. Edición 1991 pagina 409.

Ferrocarril de Guaqui a La Paz, para el transporte de la región Norte del Altiplano hasta Mollendo, sobre el Pacífico atravesando el lago, de Guaqui a Puno, en vapor.⁴

3. LLEGADA DEL PRIMER AUTOMÓVIL A LA PAZ

Don Arturo Posnasky, profesor e ingeniero arqueólogo, fue el primer automovilista que trajo a La Paz el primer automóvil; carromato enorme, de bocina con tripa, con fuelle y doble cornetín para soplar con la boca o con aire comprimido.

El 6 de agosto de 1904 llega a La Paz el primer automóvil, a Arturo Posnasky se le ocurrió también presentar una propuesta para efectuar el servicio de transporte de correo y carga.

Después de mucho discutir, los Honorables Diputados, se dieron cuenta que no teníamos caminos, igualmente en las calles paceñas apenas había el campo necesario para que transiten los peatones.⁵

4. DISPOSICIONES JURÍDICAS Y REGLAMENTARIAS

-DECRETO SUPREMO DEL 21 – 12 – 1895

ARTÍCULO UNICO. Los servicios de transporte de pasajeros contratados por el gobierno previa licitación.

-LEY N° DEL 28 – 12 – 1923 Presidente Bautista Saavedra

Subvenciona el servicio a la empresa que traslada pasajeros de Sucre a Cochabamba.

-DECRETO SUPREMO N° 0 del 21 – 12 – 1937 Presidente Tcnl. Germán Busch

Las recaudaciones deben centralizarse en los tesoros departamentales.

⁴ MUÑOZ REYES, Jorge Geografía de Bolivia “Editorial juventud” La Paz-Bolivia 3ra Edición. Pág. 407 al 411

⁵ El Diario 6 de agosto de 1975 Pág. 9

-DECRETO SUPREMO N° O del 11 – 01 – 1943 Presidente Enrique Peñaranda.

Las Direcciones Departamentales de Transito pasan a depender de la Dirección General de Vialidad del Ministerio de Obras Publicas y Comunicación.

-LEY N° 123 DEL 25 – 11 – 1961 presidente Víctor Paz Estensoro

Prohibese todo monopolio en el servicio de auto transporte en la republica.

-DECRETO SUPREMO 6043 30 – 03 – 1962 Presidente Víctor Paz Estensoro.

Funciones de la Dirección General de Transito.

-DECRETO SUPREMO No. 8727 del 09 – 04 – 1969 Presidente René Barrientos Ortuño.

Deber del gobierno precautelar la fuente de trabajo de los choferes.

-DECRETO SUPREMO No 9871. 01 – 9 – 71 Presidente Hugo Bánzer Suárez.

Se concede moratoria por capital é interés de adquisición de vehículos y repuestos.

-DECRETO LEY No 10735, 16 – 2 – 1973 Presidente Gral. Hugo Bánzer Suárez.

Apruébese el Código Nacional de Transito.

-DECRETO SUPREMO No 10657. 22 – 12 – 72 Presidente Hugo Bánzer SUÁREZ.

Autoriza el reajuste de las tarifas de transporte de carga y pasajeros.

-DECRETO SUPREMO N° 17/85. 18 – 01 – 80. Presidente Lidia Gutiérrez Tejada.

Crease una comisión mixta del transporte de servicio público.

-DECRETO SUPREMO N° 14261 del 5 – 11 – 1982 Presidente, Dr. Hernán Siles Zuazo.

Se elimina todo monopolio declarando plena libertad de trabajo.

-DECRETO SUPREMO N° 19261 – 05 – 11 – 1982. Presidente Dr. Hernán Siles Zuazo.

El Ministerio de transporte dicta la resolución N° 49/71 y el decreto supremo N° 10715 elevado a rango de decreto supremo.

-DECRETO SUPREMO N° 19460 – 15 – 03 –1983 Presidente Hernán Siles Zuazo

Se crea la Empresa Nacional del Transporte Automotor. ENTA.

-DECRETO SUPREMO N° 20205 27 – 04 – 1984 Presidente Hernán Siles Zuazo

Reordenamiento económico en tarifas para el transporte automotor urbano de pasajeros.

-DECRETO SUPREMO N° 20334 12 – 07 – 1984 Presidente Hernán Siles Zuazo

Se otorga divisas por parte del estado a favor de los servicios públicos.

-DECRETO SUPREMO N°21454 27 – 11- 1986 Presidente Víctor Paz Estensoro.

Autoriza a la confederación sindical de choferes de Bolivia, importar llantas, cámaras y ponchillos.

-DECRETO SUPREMO 19764 - 05 – 64 1983 Presidente Hernan Siles Zuazo

Regular las tarifas de transporte urbano, tomando en cuenta la densidad de la población.

-DECRETO SUPREMO N° 20177 12 – 04 – 1984 Presidente Hernan Siles Zuazo

Alza de carburantes.

-DECRETO SUPREMO N° 21060 del 29 de Agosto de 1985 Presidente Victor Paz Estensoro

Oferta y demanda del Autotransporte⁶.

-DECRETO SUPREMO N° 21660 del 10 de julio de 1987

La reactivación económica tiene como objeto el crecimiento y diversificación en nuestro comercio, con financiamiento al transporte⁷.

⁶ LEY N° 21060 del 29 de agosto de 1985 Pág. 45.

⁷ LEY N° 21660 de 10 de julio de 1987.

CAPÍTULO II
FUNDAMENTOS CONCEPTUALES TEORICOS
EL TRANSPORTE
MOTORIZADO
EN BOLIVIA

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

FUNDAMENTOS CONCEPTUALES TEORICOS

TRANSPORTE

- Acción de transportar, llevar personas o cosas de un paraje o lugar a otro.
- Aquel por el cual una de las partes se obliga, a cambio de un precio por el servicio, a trasladar a una persona o cosa a un lugar determinado por la otra, sea este con distingo a ella misma o para un tercero.⁸
- Por el contrato de transporte una de las partes se obliga con la otra, a cambio de una suma de dinero a otro por determinado medio y en un plazo fijo.⁹

TRANSPORTE DE PERSONAS

- Contrato por el cual una persona se compromete a conducir a otra, que Paga por ello una cantidad de dinero.

USUARIO.

- Titular de Derecho real de uno.

CONDUCTOR.

- Persona que conduce, maneja o tiene el control de un vehiculo motorizado en la vía publica, que controla o maneja un vehiculo remolcado por otro que dirige maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier Vehiculo.

REGLAMENTO

⁸ GUILLERMO CABANELLAS, Diccionario Enciclopédico de Derecho usual.

⁹ SERVANDO SERRANO TORRICO, Código de Comercio CAPÍTULO VIII Editorial Serrano.

- Serie de disposiciones o preceptos administrativos referentes a la organización de actividades de entidades o personas.

SINDICALISMO

- Tendencia y régimen de organización de los trabajadores a través de los Sindicatos.
- SERRA MORET, lo define como escuela política económica que considera el gremio o sindicato industrial como la célula y la base de la futura organización económica.
- Para CAPITAN, es la organización económica y social que tiene por base la existencia de sindicatos profesionales y federaciones de sindicatos.

EL TRANSPORTE MOTORIZADO EN BOLIVIA

El ferrocarril fue el gran aporte del siglo XIX al transporte terrestre; el automóvil es la gran contribución del siglo XX.

Las carreteras actuales, por las que transitan millones de vehículos motorizados son arterias vitales de la vida económica de las regiones, así como en todo el mundo.

En las regiones más desarrolladas, las carreteras modernas, las autopistas y las autovías han sustituido a los viejos senderos y caminos de herradura.

1. ORGANIZACIÓN DEL AUTO TRANSPORTE BOLIVIANO

Después de la Guerra del Chaco, los bolivianos evaluaron la situación del país y comprobaron que el panorama era desolador.

Se había perdido una guerra por falta de caminos y vehículos para trasladarnos a esa extensa, rica zona y la ausencia de organización político – militar. En los años de la guerra fue cuando por primera vez se pensó en ubicar en su verdadero valor el servicio del auto transporte. Fue en las arenas del Chaco donde los choferes forjaron su carácter e ideales de unir todas las regiones de nuestra patria, ya que antes de llegar de uno a otro Departamento era una verdadera travesía.

Después de hacer un análisis de la situación económica y social de los Choferes profesionales de todo el país, entre los representantes de los volantes de Oruro, La Paz y Cochabamba, se resolvió formar una comisión que decidiera la realización del primer Congreso Nacional de Choferes, fijada para el 3 de mayo de 1936, a realizarse en la capital de Oruro.

En ese tiempo, los Choferes estaban organizados en sociedades, mutuales asociaciones y regionales, instituciones de tendencia mutualista o de beneficencia que ya no respondían a las inquietudes y aspiraciones de los conductores.

El 18 de marzo de 1927, se funda en la ciudad de La Paz el primer Sindicato, bajo el nombre de “Sindicato de Choferes 1^{ro} de mayo” por cuya consecuencia fue liquidada la ex protección Mutual de Choferes.

El primer congreso de la clase laboral de Bolivia fue presidido por el representante del Sindicato de Choferes “1^o de Mayo” nombre hoy Federación. Al poco tiempo de terminada la Guerra del Chaco, cuando las heridas aún sangraban, fueron los Choferes que en un 3 de mayo de 1936 se reunieron en la ciudad de Oruro, para celebrar el primer congreso y fundar la CONFEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES DE BOLIVIA, a esa reunión de trabajadores del volante asistieron las siguientes delegaciones; Sucre, La Paz, Tarija, Oruro, Cochabamba, Villazon y Santa Cruz.

El servicio del auto transporte desde el inicio de la vida republicana de nuestra patria, estuvo a cargo de la iniciativa privada con propias unidades de trabajo y sin participación activa, técnica o económica del Estado.

Para efectuar cualquier viaje era preciso conformar caravanas de 20 o más vehículos, con la finalidad de lograr en el camino cooperación efectiva entre los conductores, quienes durante su recorrido construían puentes y rellenado de baches.

2. CONFEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES DE BOLIVIA

La Confederación Sindical de Choferes de Bolivia fundada en la ciudad de Oruro el 3 de mayo de 1936, cuenta con personería jurídica por Resolución Suprema N° 69432 de fecha 29 de diciembre de 1955; es el ente máximo nacional que agrupa a las organizaciones sindicales de trabajadores de transporte de todos los Departamentos y regiones del país.

Es un organismo sindical creado para defender y promover en el plano nacional, los intereses económicos, sociales de los trabajadores de todas las ramas del auto

transporte y de sus organizaciones sindicales, es defensora de la democracia participativa y se identifica plenamente con las aspiraciones y reivindicaciones del pueblo boliviano.

Está Constituida por las siguientes Federaciones:

Federación Sindical de Choferes “San Cristóbal” de Oruro

Federación Sindical de Choferes “1^{ro} de Mayo” de La Paz

Federación Sindical de Trabajadores del Autotransporte de Cochabamba

Federación de Transportistas “16 de Noviembre” de Santa Cruz

Federación Sindical de Choferes “1^{ro} de Mayo” de Potosí

Federación de Choferes de Chuquisaca

Federación de Choferes Transportistas “1^{ro} de Mayo” de Villazón

Federación de Autotransporte “11 de octubre” de Pando

Federación Departamental del Autotransporte “15 de Abril” de Tarija

Federación Departamental de Transporte “18 de Noviembre” del Beni

Los Sindicatos de Choferes Asalariados y los Sindicatos están reconocidos en las modalidades de Transporte Urbano, Inter. Provincial, Inter. Departamental de pasajeros y carga. Se reconoce a la Sub. Federación de El Alto de La Paz por el crecimiento demográfico, económico y, por haber sido elevado a rango de ciudad.

La confederación cuenta con sus propios Estatutos, que son un conjunto de normas y reglamentaciones para la regulación de que sus afiliados, dirigentes de Sindicatos, en Federaciones de Choferes emanadas del consenso de eventos nacionales (Congresos Ordinarios y Extraordinarios), mediante la práctica de la democracia sindical por medio de la expresión del pluralismo ideológico de todos quienes conforman el auto transporte organizado del país.

El estatuto tiene el respaldo jurídico, mediante Resolución Suprema 210680 rubricado por el propio primer mandatario de la República, Lic. Jaime Paz Zamora y el Ministro de trabajo Dr. Oscar Zamora Medinacelli; representa el resultado de una labor infatigable y permanente realizada por el Comité Ejecutivo Nacional (CEN) de la confederación Sindical de Choferes de Bolivia, Gestión 1990 – 1992.

Es un compendio de los estatutos anteriores y actuales, que pretende regir el desenvolvimiento, comportamiento y trabajo de los afiliados y direcciones sindicales orientadas en el bienestar de la familia del gremio organizado, sobre todo buscando la superación y la jerarquización mediante la aplicación de normas sindicales, pensando en las necesidades, derechos y obligaciones, encuadrados, que deben ser observados por los trabajadores del volante afiliados a la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia.

3. EL AUTO TRANSPORTE EN EL DESARROLLO NACIONAL

Hablar del auto transporte es referirse con firmeza y convicción al auto transporte nacional, sector que ha contribuido en gran medida a la integración vial del territorio boliviano, llevando por consiguiente, a través de sus hombres al mando de sus motorizados, vida, progreso y desarrollo para todos aquellos pueblos y rincones de la patria, que desde los albores de la independencia habían quedado en el olvido de parte de las autoridades correspondientes.

El auto transporte nacional rompía todos aquellos obstáculos físicos de la geografía patria, montañas, ríos y lagunas para vincular las poblaciones que vivían alejadas de todo contacto con las principales capitales de Departamento y ciudades progresistas, al trabajo tesonero y la unidad de los hombres del volante.

Hoy, Bolivia tiene acceso y vinculación con todos los países vecinos, futuristas, su mirada está dirigida hacia nuevos horizontes hasta llegar a los más alejados confines del continente americano, transportando consigo los productos generados en nuestro país.

En la actualidad y en el futuro, el auto transporte es y seguirá siendo parte importante y trascendental en la era de la cibernética que estamos disfrutando quienes vivimos en el territorio patrio. Sin embargo, este sacrificio, del aporte que cumplen los transportistas, aún no es comprendido por quienes están llevando el timón de los destinos del país, porque se ha descuidado en forma permanente la atención que deben merecer quienes trabajan conduciendo los motorizados.

4. MAL ESTADO DE CAMINOS Y CARRETERAS

El mal estado de caminos y carreteras, especialmente de la red departamental y provincial del país, como se muestra en el mapa de transitabilidad, no solo causa perjuicios de magnitud para la explotación de recursos naturales de cada región, sino también al comercio, la industria y con mayor razón a los propietarios de vehículos motorizados destinados al servicio público.

Esta situación tiene impacto en el sector departamental que comprende Cochabamba, La Paz, Santa Cruz, Oruro, Sucre, Potosí y la región del Chaco comenzando desde Tarija. Aquellas carreteras y caminos en estos últimos años, son muestra del absoluto abandono por parte de la Administradora Boliviana de Carreteras, persisten profundos baches el 50% afirma de los entrevistados, la falta de carriles el 40%, y la falta de señalización, que son la causa principal de accidentes y el prematuro

desgaste de partes esenciales de los vehículos que diariamente hacen su recorrido en su afán de transportar pasajeros no solamente hasta la ciudad, según manifiestan en las entrevistas a 28 conductores departamentales.

Las flotas con enorme competencia, hacen los esfuerzos posibles por brindar las mayores comodidades y a la vez seguridad garantizada a sus usuarios, empero algunas empresas se han visto forzadas a limitar sus presupuestos por los excesivos gastos que tienen para el mantenimiento de su parque automotor, tal situación se debe al mal estado de aquellas vías que son motivo de constantes interrupciones, debido a derrumbes y otros factores de la naturaleza.

La pésima administración que ha venido teniendo ex Servicio Nacional de Caminos y sus jefaturas departamentales y con mayor intensidad al privársele de autonomía para pasar bajo el control de las Prefecturas, las rutas han quedado en el olvido y sin embargo el cobro del peaje ha sido celosamente recaudado dejando de lado la conservación de las rutas de tránsito vehicular.

En encuestas realizadas a los conductores de transporte SINDICALIZADO, el 93% respondió en sentido de que los caminos se encuentran en muy mal estado y algunos de ellos. Los más perjudicados son el transporte público y sus usuarios, contesto el 96% en encuestas a los usuarios.

5. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Los usuarios están interesados y preocupados, como es natural, en llegar al trabajo o la escuela, a los negocios donde efectúan sus compras, a las casas de amigos y familiares y a los lugares de recreación en la forma más económica y rápida. Para el consumidor, por otra parte, el transporte satisfactorio significa no sólo economía y rapidez sino también confort, protección contra el mal tiempo, frecuencia y flexibilidad

de los horarios y un cúmulo de otras consideraciones. El transporte urbano es un bien de consumo y, al igual que otros, el consumidor lo adquiere merced a consideraciones tanto tangibles como intangibles. Uno de los aspectos menos conocidos del transporte urbano es el valor exacto que los consumidores asignan a cada una de estas consideraciones, al tomar sus opciones.

El número de personas que requerían servicios de transporte hacía los principales distritos comerciales céntricos durante las horas matutinas y sobre todo durante las horas vespertinas de afluencia máxima ha ido declinando o, en el mejor de los casos, se mantiene en constante congestión.

El usuario corriente que se dirige a su trabajo por lo general no emplea actualmente más tiempo que antes para recorrer la misma distancia en la ciudad. Por el contrario, la duración de los traslados de un punto a otro entre los lugares de residencia y los lugares de trabajo ubicado en diversos sectores céntricos de la ciudad se redujo, en general, en la mayoría de las ciudades de departamentos en los últimos diez o quince años. Sin embargo, durante las horas de tránsito máximo estas mejoras fueron relativamente pequeñas.¹⁰

6. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

El Transporte Interprovincial que es el encargado de trasladar a usuarios de las provincias del país a las ciudades capitales, no sólo causa perjuicios de magnitud para la explotación de recursos naturales de cada región, sino también al comercio, la industria y con mayor problema que atraviesa por los malos caminos; inclusive en algunas provincias todavía existen los caminos de herradura, los propietarios de vehículos motorizados destinados al servicio público provincial, que por el mal estado de los

¹⁰ JAMES Q. WILSON. El enigma metropolitano Pág. 49.

caminos, los vehículos se deterioran, lo que ocasiona que se eroguen fuertes sumas de dinero en la compra de repuestos.

El mal estado de esas vías que son motivo de constantes interrupciones de transporte al año, debido a derrumbes y otros factores de la naturaleza, que ocurre en el camino, con mayor frecuencia a los Yungas, los que no son previstos por las autoridades camineras para su conservación debida, con dotación de maquinaria y cuadrillas de trabajadores.

En los caminos de vinculación provincial y por donde hacen su incursión algunas flotas de buses, el problema se torna con mayor gravedad, estas vías, representan un verdadero peligro para el tránsito vehicular por los baches y la llamada “calamina” que presenta.

Las carreteras mas riesgosas, en el departamento de La Paz son: Caranavi, Coroico, Unduavi, Chusquipàta, Puente Villa, Palca, Tambillo, Patamanta, Batallas, y Huarina.

Está comprobado que toda población grande o pequeña que no cuente con medios de comunicación para el desarrollo de sus actividades, sean estas en el orden comercial, industrial, turístico, agrícola y otras, estaría condenada al retraso y postergación, la pobreza de sus propios habitantes y abandono del lugar de aquellos para buscar mejores medios de supervivencia.

Esta política de vinculación caminera con el área rural que comprenden las provincias de los Departamentos de Bolivia se ha iniciado con bastante lentitud desde comienzos de la década del 30 del siglo pasado o cuando hicieron su aparición en nuestro medio los camiones de transporte de carga y pasajeros.

La apertura de caminos a provincias divididas en secciones y cantones se hizo de acuerdo a diseños de la época y en condiciones precarias por falta de maquinarias adecuadas y sólo empleando mano de obra de cuadrillas de trabajadores.

Estas obras han comenzado a ser utilizadas por el servicio público de pequeñas empresas de transporte con la utilización de vehículos de bajo tonelaje. Sin embargo con el tiempo ha aumentado el tráfico vehicular con unidades de mayor tonelaje y otros de tipo ómnibuses y minibuses. Pese a ese crecimiento y mayor incremento de la explotación de la producción agrícola aquellas rutas camineras siguen en las mismas condiciones postergadas desde hace más de sesenta años, dando la aparición de sendas peligrosas sin cunetas, a punto de destruirse por el peso de los vehículos¹¹.

7. TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL

El transporte Interdepartamental es una conexión de ciudad a ciudad, consiste en carreteras desastrosas que deterioran rápidamente los vehículos motorizados.

Las flotas, que en los últimos años se han convertido en lo más consecuente de la problemática del auto transporte nacional, se puede calificar de lamentable y hasta de perjudicial. Ante el olvido del ex Servicio Nacional de Caminos las flotas se ven inseguras en el transporte de pasajeros y carga.

Cuando se observan las diferentes corrientes del transporte a la luz del crecimiento previsto de la población, y de los proyectos de desarrollo económico, las tendencias de la población departamental indican mayores aumentos en cargas y personas.

¹¹ Revista de los Choferes de Bolivia N° 25 Pág. 21.

Algunas zonas producen en gran cantidad frutas, cereales, maderas y otros, la dificultad con la que tropiezan es el transporte para trasladar sus productos, a falta de carreteras transitables.

La relación entre el transporte y el abastecimiento de alimentos, de vender la producción del productor al consumidor es condición esencial para mejorar la agricultura y los diferentes productos.

En la actualidad estas se ven imposibilitada de crecer a consecuencia de la falta de caminos en buen estado y no así como se encuentran actualmente, en condiciones precarias¹².

8. TRANSPORTE INTERNACIONAL

El apropiado empleo de los medios de transporte y que resulten más convenientes, tanto desde el punto de vista de los costos como de la eficiencia de los servicios, así como el conocimiento de las normas, tanto nacionales como internacionales, que regulan la prestación de servicios de transporte, son elementos de singular importancia para las empresas exportadoras ya sean para el diseño de sus estrategias de acceso a los mercados externos como para la realización de negociaciones para la contratación de este tipo de servicios.

El transporte internacional de mercancías, constituye una unidad con el comercio exterior y puede afirmarse que el desarrollo del comercio internacional dependía del desarrollo de los medios de transporte, que es el elemento más

¹² Revista de los Choferes de Bolivia N° 25 Pág. 33.

importante. Esta importancia se verifica fundamentalmente en dos aspectos: costos y eficiencia¹³.

9. TRANSPORTE PÚBLICO PESADO

El auto transporte pesado nacional e internacional es un baluarte para progreso de Bolivia, es el sector más importante, el más discriminado por los bajos fletes y el aumento constante del precio de los carburantes¹⁴.

a. PAGO DE PEAJES

El transporte nacional contribuye con el pago de peajes, siendo estas aprobadas sin la participación de la Confederación de Choferes de Bolivia.

10. EL TRANSPORTE EN CONTENEDORES

El uso de recipientes especiales de carga en el transporte internacional ha tenido una enorme difusión por las ventajas que aporta, debido a menores daños en la carga y, por consecuencia menores, pérdidas en el transporte.

El uso del container ha introducido modificaciones sustanciales en la tecnología del transporte, ya que los medios tuvieron que adaptarse a las características de estos recipientes, dando lugar a la construcción de barcos porta contenedores y de camiones y vagones con plataforma porta contenedores.

¹³ [http. www.ate.org](http://www.ate.org) noticias -04-07/01

¹⁴ Manual de Transporte Internacional de Mercancías, Pág. 44.

Debe distinguir los términos containerización y container, el primero es la actividad, el segundo es el instrumento utilizado en la actividad de la containerización¹⁵.

a. EL TRANSPORTE POR CONTENEDORES

En la actualidad, el transporte de contenedores está sumamente difundido, de tal manera que los buques de transporte han sido diseñados para transportar exclusivamente contenedores; al barco que transporta exclusivamente contenedores se le llama CELULAR SHIP o container ship que es un barco celda diseñado para transportar recipiente de carga. Un container – ship desembarca su carga por medio de grúas, igual que en la desestiba tradición. Sin embargo, hay buques portacontainers más especializados, que permiten que el container pueda seguir viaje sobre sus propias ruedas; estos son los Trailers-ships, que son barcos porta contenedores que cargan y descargan vehículos de la misma manera que un trasbordador o ferry, o sea rodándolos con sus propias ruedas.

¹⁵ Manual de Transporte Internacional de Mercancías, Pág. 112.

CAPÍTULO III

CHOFER BOLVIANO

CAPÍTULO III

EL CHOFER BOLIVIANO

1. EL CHOFER

El conductor de vehículos motorizados desde el siglo XVIII hasta nuestros días es un trabajador más dentro de la actividad laboral en todo país organizado.

Es un trabajador calificado en su especialidad y su trabajo está encuadrado en el sector de servicios dentro de la economía del país.

El chofer es pionero de las comunicaciones desde los tiempos de la independencia y es quien actualmente viene vertebrando todas las regiones de la nación con su iniciativa, su trabajo tesonero y su invencible esfuerzo.

Hasta antes del año 1952, los Choferes de servicio público de nuestro país, consideraban como día de regocijo de su sector el 1ro de mayo, evocando la fecha mundial de las justas luchas del proletariado internacional frente a la explotación inhumana del capitalismo, concentrándose como acción reivindicacionista en Chicago, Estados Unidos de Norte América, el año 1888.

La muerte de los principales protagonistas de aquellas huelgas y manifestaciones de protesta que fueron reprimidas por fuerzas políticas, órdenes de la potencia económica del país del Norte.

El holocausto de Hengel, Sspied, Fisser y otros ha dado lugar para que se simbolice con la bandera roja y celebración del Día del Trabajador cada 1ro de Mayo que señala el calendario mundial.

En Bolivia, el proceso de la Revolución Nacional iniciada con fuerza a partir de julio de 1946, ha tenido como participante importante al chofer del servicio público en las luchas por la liberación del viejo sistema del Gobierno manejado por los “Varones del Estaño” y grupos de la clase privilegiada, que dejaban al pueblo en situación humillante y fuera de los alcances que contempla la declaración de los Derechos Humanos. Muchos de los trabajadores del volante, aglutinados en simples asociaciones y sin ningún amparo legal. Producida la liberación nacional el 9 de abril de 1952, el Gobierno de la Republica, como justo reconocimiento a la valerosa acción de los Choferes bolivianos, declaró en el calendario laboral, cada 16 de Noviembre como DÍA DEL CHOFER BOLIVIANO, y como adhesión a la festividad de San Cristóbal, ungido desde la aparición de los automotores en nuestro medio como patrono de los transportistas.

Su accionar se circunscribe en una independencia de doctrinas ajenas a la esencia sindicalista; sin embargo, en todo tiempo sus decisiones son las de apoyar a la protesta colectiva popular cuando la región y la Nación en conjunto se sienten en peligro de ser vulneradas por la prepotencia; los Choferes hoy en día, están organizados, para mantener la unidad¹⁶.

1.1. EL CHOFER ASALARIADO

El chofer asalariado es aquel que no es propietario de un vehículo motorizado, personaje que día a día dedica su esfuerzo, su tiempo al servicio de la comunidad conduciendo un vehículo de servicio público¹⁷.

¹⁶ Revista de los Choferes de Bolivia, N° 24 Pág. 2.

¹⁷ Revista de los Choferes de Bolivia, N° 25 Pág. 22.

2. CONDUCTORES DECANOS

Se crea la Asociación Departamental de Decanos Choferes de La Paz el año 1960. Se encuentran constituidos y en pleno funcionamiento, dependientes de sus respectivos Sindicatos y de los que hacen la contribución de sus socios activos para ofrecer a sus viejos servidores del volante.

Los Choferes decanos de todo el país organizan las asociaciones que pueden defender sus derechos, particularmente para que estén protegidos.

La asociación es una organización social y de beneficencia constituida de conformidad con los artículos 6 y 176 de la Constitución Política del Estado y se funda el 15 de mayo de 1991 al amparo de la Resolución 109 del X Congreso Nacional de Choferes de Bolivia.

2.1. FILOSOFÍA

La Asociación de Choferes Decanos es una organización ajena a toda tendencia de lucro personal o de conjunto o discriminatorio. Busca la defensa permanente de los intereses económicos reivindicatorias sociales y promulga la indisoluble unidad de los Choferes bolivianos.

Se constituye en una clase laboral que durante el transcurso de toda la vida sus integrantes se han puesto al servicio de la comunidad nacional, sin que hasta la fecha haya protección social; no se encuentran contemplados en la Ley de Pensiones.

2.2. OBJETIVOS

La Asociación de Choferes Decanos de La Paz, junto a los organismos de decanos de diferentes sindicatos, se constituyen en baluarte de defensa y supervigilancia de los bienes de los sindicatos.

Por ese motivo, nadie puede enajenar o hipotecar los bienes patrimoniales de los sindicatos de transporte, sin el consentimiento de la Asociación de Choferes Decanos de La Paz.

2.3. APORTE

Mediante Resolución Ministerial No 259/95 de 26 de julio de 1995, se crea el aporte de Bs1.- que se efectúa por día trabajado de todos los transportistas de las modalidades existentes en el país¹⁸.

3. AUSENCIA DE JUSTICIA SOCIAL EN LOS CONDUCTORES

Existen muchos pasajes en la vida política y social del país y en los cuales los Choferes se han constituido como el pilar fundamental, por su apoyo a las demandas de justicia en bien de los desposeídos y menospreciados por la sociedad dominante y gobiernan con la práctica de la política neoliberal.

No se puede negar que a consecuencia de la implantación de la política neoliberal que han llevado algunos gobiernos de turno, la clase laboral aglutinada en

¹⁸ Revista de los Choferes de Bolivia, N° 27 Pág. 23.

Sindicatos, Federaciones y Confederación han sido el blanco de toda clase de tentativas de división.

En el auto transporte de servicio público, se ha optado por crear indirectamente otra entidad paralela con el 20%, bajo el nombre de Asociación de Transporte Libre, no tiene comparación con el masivo sector SINDICALIZADO y no deja mostrar como un competidor desleal y contradictorio a la lucha de justicia Social y económica, bajo el nombre de Asociación de Transporte Libre.

4. FALTA DE GARANTÍAS PARA LOS TRANSPORTISTAS DE VEHICULOS MOTORIZADOS

Los Choferes que realizan el servicio de transporte de carga internacional y de los puertos del Pacifico se encuentran totalmente desamparados por la ley que no garantiza su actividad, ya que en todo el recorrido que hacen desde diferentes capitales del país hacia los puertos en Chile, Matarani y Callao en el Perú, los puestos de control aduanero y policiales instalados en territorio nacional son sitios donde el abuso es permanente sin lugar a reclamo alguno: Tambo Quemado y Desaguadero, son puestos señalados para estos actos que van contra la dignidad y economía de los transportistas que se ven obligados a cumplir con extremas exigencias que data desde hace muchos años. En las fronteras y en los puertos del Perú, son victimas de la humillación por parte de oficiales de guardia de ese país que tiene sus oficinas de control. Los días de feria se trasladan al Desaguadero de lado peruano para obligar a los choferes que deben estacionar los vehículos a veinte metros de ese campo ferial. Después de estar inmovilizados muchas horas y para que ordene la partida, se exige el pago de montos económicos¹⁹.

¹⁹ Revista de los Choferes de Bolivia, N° 28 Pág. 5

5.FUNCIONES DE LAS FEDERACIONES DE TRANSPORTISTAS

5.1 FUNCIONES

- b) Mantener latente la unidad sindical del gremio de Choferes.
- c) Velar por el bienestar de todos ellos, propugnando todos los beneficios que le sean posibles a favor de sus Sindicalizados.
- d) Representar y gestionar ante las autoridades competentes, judiciales, municipales y entidades administrativas en general.
- e) Propugnar por el reconocimiento y aplicación de los derechos del chofer, tales como la garantías sociales.
- f) Luchar por la libertad de expresión y de pensamiento, sin limites de ninguna clase.
- g) Luchar por la libertad sindical y el respeto del sindicalizado.

5.2. DEBERES.

1. Hacer cumplir las disposiciones emanadas de la Federación Departamental de Choferes de La Paz.

2. Hacer cumplir sus Estatutos en los seis capítulos y cincuenta artículos²⁰.

6. SITUACIONES DE LOS CONDUCTORES

De los conductores del auto transporte Nacional y en particular del servicio interdepartamental, no prevalecen sus derechos, reivindicaciones sociales y económicas debido a disposiciones legales injustas a las necesidades de los conductores.

Los Choferes que tienen a su vez, la responsabilidad de conducir y la vida de ocho millones de habitantes en sus manos; no cuentan con seguro social, sufren enfermedades y no han perdido el miedo a algunos caminos del país, exponiendo inclusive su vida.

La mayoría conducen vehículos con más de 10 años de antigüedad, hasta 16 horas diarias, duerme entre cinco y seis horas en compartimientos para carga o debajo de los asientos para los pasajeros.

Sus salarios fluctúan entre 800 y 1.000 bolivianos al mes, con un viático entre 15 y 20 bolivianos para la alimentación.

El único seguro que conocen es aquel que se brinda también al pasajero y que en letras muy pequeñas, casi invisibles, está detrás de los boletos de las empresas que hacen servicios desde Cochabamba a otras ciudades. Tienen hasta 40 vehículos, una mayoría son del año 89 y con capacidad para 40 y 50 pasajeros.

²⁰ ESTATUTO DE LA CONFEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES DE BOLIVIA

6.1. DEBERES DE LOS PROPIETARIOS Y EMPRESARIOS

Los deberes que tienen los propietarios y empresarios son:

- Los vehículos motorizados deben contar con un buen mantenimiento.
- Los viajes de tramos largos necesariamente deben contar con chofer de relevo, bajo la responsabilidad de la empresa.
- Cancelar salarios justos acordes a la canasta familiar
- Contar con el carnet de propiedad
- Uso correcto del RUA
- Contar con la papeleta de inspección y control
- Hoja de ruta otorgado por la policía de Tránsito
- Registro de pasajeros.
- De acuerdo a la Ley General del Trabajo, todo propietario o empresario tiene el deber de cancelar aguinaldo, indemnizaciones y vacaciones.
- Tratar con cordialidad al conductor, no maltratar, ni ofenderle de palabra.
- Tener el SOAT
- Brindar por lo menos cada año cursos o seminarios actualización y de relaciones humanas y trato social.

6.2 DEBERES Y OBLIGACIONES DE CONDUCTORES ASALARIADOS

- Contar con la licencia para conducir
- El conductor debe dar buen trato a los pasajeros y peatones.
- Todo conductor antes de ingresar a línea debe constatar que su vehículo se encuentre en perfecto estado de funcionamiento.

- En horas de trabajo, si se presentará fallas imprevistas, deberá proceder a su respectiva reparación, en talleres debidamente autorizados.
- Si el conductor no puede asistir a su trabajo por razones particulares deberá informar al propietario del vehículo con una anticipación de 24 horas.
- Todo conductor, por ética profesional, deberá mantener su limpieza corporal y vestimenta pulcra.
- No debe entregar el vehículo a personas ajenas y no autorizadas para su conducción.
- Todo conductor debe cumplir el recorrido establecido previamente.
- Brindar auxilio y protección en caso de accidentes.

Artículo 207 (Reglamento del Código de Tránsito). Examen para conductores profesionales.

- a) Examen psicotécnico
- b) Examen práctico de conducción en vehículo pesado
- c) Examen práctico de motores en vehículo pesado
- d) Examen teórico en normas de circulación señalización y legislación de tránsito.²¹

6.3. CONDUCTORES PARTICULARES

Son aquellos conductores propietarios de vehículos que los utilizan para su servicio y de sus familiares. Por lo general son profesionales.

Artículo 209 (Reglamento del código de tránsito). Exámenes para conductores particulares

²¹ Reglamento del Código De Tránsito

- a) Examen psicotécnico
- b) Examen práctico de conducción en vehículos livianos
- c) Examen teórico sobre normas de circulación señalización y legislación de tránsito.

7. ANÁLISIS SOCIAL DEL SECTOR

La actividad del tránsito urbano en las primeras décadas del pasado Siglo XX, como anotamos más adelante, después de la revolución nacional de abril de 1952 se fue incrementando en la medida del crecimiento demográfico.

Es de hacer notar que en esta época, el incremento principalmente de buses y taxis es notorio.

El crecimiento poblacional y urbano, alcanza su máxima expresión en la ciudad de La Paz.

Indudablemente que el rigor científico de un estudio sociológico profundo, sería sumamente orientador para el presente trabajo; sin embargo, la responsabilidad, que implica el enfrentamiento de resultados específicamente para la tesis, nos indujo a realizar una serie de investigaciones y entrevistas cuyos resultados nos dan suficientes elementos de juicio como para efectuar el diagnóstico con seguridad.

De los choferes el 78%, aseguran que no tomaron cursos de capacitación para conducir vehículos motorizados y que se instruyen solos; el 22% lo hizo en institutos.

8. DISPOSICIONES LEGALES, ATENTATORIOS PARA EL CONDUCTOR

8.1 EL CÓDIGO DE TRÁNSITO ES INCONSTITUCIONAL

El Código de Tránsito fue aprobado en abril de 1973, durante el gobierno del Gral. Hugo Bánzer. Más adelante, el reglamento del 18 de junio de 1978 confirmó el espíritu vertical de la norma.

La evidencia más palpable de esta filosofía se aprecia en los artículos 403 y 404 del reglamento del Código, ya que presumen la culpabilidad antes que la inocencia: El nuevo Código de Procedimiento Penal de 1999 en su Artículo 6 parte de la premisa de que cualquier imputado a quien se le atribuye un delito es inocente hasta que se pruebe lo contrario.

El Artículo 404 de la Ley de Tránsito señala; “Cuando el accidente ocurre en una boca calle o franja de seguridad (cebras demarcadas o imaginarias) entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la responsabilidad del conductor”.

El Art. 403 conocido como “Ley de la calzada”, traslada la responsabilidad al peatón accidentado en la vía. Cabe preguntar si en el encuentro entre un choque y una persona es posible presumir que el vehículo quede en peores condiciones que el peatón, por muy imprudente que éste sea²².

²² LA PRENSA-LA PAZ 19 de mayo 20003.

8.1.1 CASTIGO CON MANO DURA.

Para confirmar la visión vertical del Código de Tránsito, basta echar un vistazo a las infracciones que merecen detención desde uno a cinco días, en los artículos dedicados a las sanciones.

La Constitución prevé que solo serán detenidos quienes hayan cometido delitos, no infracciones como frenar “en seco”; hecho que amerita una sanción y no una noche de arresto²³.

9. LEY 1008.

La Ley 1008, en el artículo 55, detiene a inocentes y se incautan continuamente los ómnibuses de transporte; interdepartamental, sin efectuarse una minuciosa investigación sobre la existencia de sustancias controladas en los motorizados, como si los choferes fueran narcotraficantes.

El personal de las flotas es detenido con fines de investigación y es muy difícil y casi imposible lograr la libertad; ser conductor en el servicio de transporte de pasajeros interdepartamental de flotas es muy riesgoso.

Los transportistas, a veces, son involucrados con pasajeros que están en el tráfico de sustancias controladas.

Los propietarios de buses vendedores de boletos y los mismos voceadores son acusados, de tráfico de sustancias peligrosas, por el sólo hecho de haber vendido boletos.

Los funcionarios de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico y los de la Unidad Móvil de Patrullaje Rural no comprenden que los dueños de flotas y los

²³ Revista de los Choferes de Bolivia N° 24 Pág. 9

vendedores de pasajes y los mismos choferes, no pueden revisar equipaje alguno, peor aún los equipajes de mano, porque son bienes privados y podrían ser detenidos por atentar a la propiedad privada.

Los vendedores de boleto requieren el nombre y apellido de los pasajeros, pero a veces pueden resultar falsos. Con la competencia que existe en la venta de pasajes, incluso cualquier pasaje puede ser transferido a otra persona, estos empleados no cuentan con una norma que los proteja.

9.1 BOLETAS DE INFRACCIÓN

Las boletas de infracción se aplican exclusivamente para el transporte con un valor de 15 bolivianos teniendo un plazo de 48 horas para presentarse ante la autoridad competente, luego se procede a la captura. Si sea de 30 bolivianos, no puede pagar cualquier persona, sino tiene que ser el secretario de transporte de las organizaciones sindicales que estén habilitados con una credencial.

De 56 choferes el 50% afirma sobre las boletas son extendidas con consentimiento a los conductores. También afirman el 50% que ni siquiera reciben estas boletas y que pueden ser objeto de la captura de su vehículo, impidiéndoles trabajar y originándoles enormes perjuicios económicos.

9.2 IMPUESTO ANUAL SOBRE VEHÍCULOS

El pago de impuestos, considerado elevado, no toma en cuenta la depreciación constante del vehículo en la tabla de avalúo de los motorizados, para una correcta interpretación de los factores de depreciación, original, cilíndrica, tonelaje, modelo, etc.

9.3 TABLA PRESUNTA DE VALORES

Resulta inaceptable que vehículos que han cumplido su ciclo de vida técnica, a la fecha tengan que tributar cual si fuera vehículos de último modelo, siendo el impuesto anual de vehículos sobre dimensionado e irracional.

9.4 REEMPLAQUE VEHICULAR

La responsabilidad de los funcionarios municipales respecto al RUA a lo largo del proceso de reemplaque se encuentra con el sistema computarizado, permanentemente de fallas técnicas e información impropia y lo que es peor, no hay dotación constante de nuevas placas ni tampoco el trámite es gratuito como se había anunciado.

9.5 CÓDIGO PENAL

El artículo 261 (homicidio y lesiones graves y gravísimos en accidentes de tránsito) Del Código Penal, va en contra de los conductores, que en el mayor de los casos son inocentes. El Ministerio de Justicia, a través de sus autoridades, comete abusos excesivos, e interpreta erróneamente este artículo.

9.6 LEY DE CARGAS CARRETERAS Y PEAJES

El transporte pesado exige la aplicación de la ley de cargas, en todas las carreteras fundamentales del país, de la corresponsabilidad en el sobre peso con las empresas proveedoras de carga, pero lamentablemente la implementación de esta ley no se la aplica en su verdadera dimensión, consecuencia de que las balanzas no son las más

adecuadas para el control de pesos y medidas, no existen las condiciones para el carguio y descarguio de cargas, y para remate los responsables de las balanzas no han mostrado honestidad en el manejo de esos implementos, según afirman los conductores interdepartamentales.

Sin embargo, esta disposición legal se ha convertido en un mecanismo de corrupción y extorsión en las trancas, donde los conductores son víctimas de exacciones que van contra de su economía, como consecuencia de la falta de infraestructura, balanzas adecuadas y sobre todo de personal capacitado e idóneo para tal responsabilidad.

9.7 DECRETO DE ROSETAS

Decreto Supremo promulgado por el gabinete de Hugo Banzer Suárez, que ampara y legaliza el cobro de las rosetas de inscripción.

No obstante que se ha logrado este documento, se tiene el tropiezo de que esta disposición no tiene carácter retroactivo, se sigue con dificultades atentatorias hacia los conductores.

9.8 LA LEY DE SEGUROS (SOAT)

La ley de seguros obliga a todos los propietarios de vehículos, públicos y privados, a contar con un seguro para accidentes contra terceros. Este seguro dará cobertura en accidentes para gastos médicos, indemnización por muerte o incapacidad permanente.

9.8.1 AUMENTO DESMEDIDO

Los Choferes califican de “desmesurado” el incremento de las primas del SOAT. Según la superintendencia de pensiones, valores y seguros (SPUS), estos costos se elevan cada año hasta un 1.600 por ciento con relación a los de la gestión 2002. Los conductores no se oponen a la vigencia del SOAT, si no a los precios de las primas que no se adecuan a la realidad nacional, que atraviesa por una crisis económica difícil de soportar.

El disgusto contra las aseguradoras, más allá del incremento de las primas del SOAT, se debe a la autoridad que ha permitido que estas compañías cobren lo que quieran en desmedro de los choferes.

En ese sentido, otra de las exigencias de la Confederación de Choferes es que la SPUS intervenga en la fijación de precios de las primas del seguro. Es el ente regulador el que por ley debe fijar tarifas referenciales del SOAT.

9.8.2. PROPOSITO DEL SOAT

Otorgar la cobertura uniforme y única de los gastos medicos por accidentes y la indemnización por muerte de cualquier persona individual, que sufra los eventos de accidentes o muerte originada por vehículos automotores en el territorio de la república.

9.9 LEY DE SEGUROS

La Ley de Seguros afecta a seguros del transporte; pretende hacer desaparecer las cooperativas de seguros que nacieron en el seno de transporte, habiendo logrado

mantener en funcionamiento una cooperativa de seguros, con el propósito de beneficiar a todos los socios afiliados del sistema de transporte.

La cooperativa de seguros ofrece los servicios de cobertura del Seguro Automotor y el Seguro de Vida.

Durante sus pocos años de existencia, captó gran cantidad de asegurados, por la credibilidad que tiene el cumplimiento y la seriedad de sus obligaciones contraídas.

La nueva Ley de Seguros, sancionada por el Congreso Nacional y promulgada por el Gobierno, atenta directamente a la estabilidad de las Cooperativas de Seguros; por ahora no deben existir estas cooperativas, sino al contrario, crearse sociedades anónimas.

La Ley exige que las sociedades anónimas de seguros deben tener un patrimonio de 1.250.000 dólares americanos, y 150.000 dólares, por lo menos, de libre disponibilidad, para ser canjeados inclusive en el Tesoro General de la Nación.

Esta exigencia se hace con la intención de liquidar a todas las cooperativas de transporte, especialmente a aquellas que han nacido a raíz de la excesiva cantidad de seguros privados que extorsionaban al servicio público de transporte y que esas exigencias eran prácticamente inalcanzables para todos los transportistas.

Por ese motivo, los transportistas prefirieron formar sus propios seguros, con aportes personales, para evitar esa clase de exigencias, mediante las cooperativas, con el objetivo de no ingresar al lucro, sino al servicio.

Al convertirse la Cooperativa en Sociedad Anónima, también se ha hecho que el seguro esté consolidado en forma internacional con referencia a otros seguros, como el de vida. Los afiliados deben tener asegurada, su vida, su salud, su vehículo y su descanso eterno.

El conductor no tiene importancia alguna, los pequeños empresarios son los que le explotan y abusan.

Las transformaciones socio – económicas realizadas luego de la Revolución de abril de 1952, permitieron la integración y la participación de los conductores en el desarrollo nacional.

Los pioneros de la comunicación urbano-interdepartamental de pasajeros, cuentan con hombres conductores de mucha visión, que mantiene relación de dependencia obrera patronales con una significativa clase trabajadora constituida principalmente por conductores asalariados.²⁴

²⁴ LEY DE SEGUROS

CAPITULO IV

EL TRANSPORTE SINDICALIZADO MOTORIZADO EN LA PAZ

CAPÍTULO IV

EL TRANSPORTE MOTORIZADO

SINDICALIZADO EN LA PAZ.

1. ANTECEDENTES DEL ORIGEN DE LOS SINDICATOS EN BOLIVIA

Bolivia no es ajena a la aparición y desarrollo de las organizaciones sindicales y tiene como precursor a los gremios artesanales.

Los gremios bolivianos, cuya aparición es posterior al Periodo Republicano (1850 – 1860), surgen bajo características similares al estilo medieval pero con algunas ligeras variaciones.

El apogeo de este tipo de organizaciones se logra gracias a la política de Manuel Isidoro Belzu, quién desplegó políticas efectivas a favor de las manufacturas nacionales oponiéndose a la oligarquía minero- feudal, yendo en contra de la importación de productos extranjeros, favoreciendo a los que se producían en el país, BELZU promovió, en forma directa, la agrupación gremial de carpinteros, sastres, empleados de comercio, madereros, etc., quiénes a su vez llegaron a constituirse en defensores del régimen tantas veces atacado por los oligarcas minero – feudales.

Esta forma de organización fue la precursora de otra aún más perfecta, el sindicato, que en nuestro país se hallaba ligado a las actividades mineras de la época, y son los propios mineros que en base a los gremios existentes articulan sus principios

bajo una nueva visión y con metas de mayor contenido, constituyendo la organización sindical y por Decreto Supremo del 24 de septiembre de 1920, se reconoce en forma precaria el derecho a la sindicalización obligatoria de todos los trabajadores, más tarde se puede apreciar en la Constitución Política del 30 de Octubre de 1938 promulgada por el gobierno de Germán Buch, artículo 125, que consagra la sindicalización como un derecho bajo los siguientes términos: “se garantiza la libre asociación profesional, sindical y se reconoce el contrato colectivo del trabajo”. Basadas en la Ley General del Trabajo, por Decreto reglamentario de fecha 23 de agosto de 1943 establecer una adecuada reglamentación de la organización y derecho sindical.

Las leyes que se conocen en diversos períodos de la historia boliviana, no fueron sino resultado del trabajo sacrificado de los explotados. Con el antecedente anterior de los gremios, fueron los trabajadores gráficos y ferroviarios quiénes por lo menos tres décadas anteriores a la conflagración bélica del chaco, delinearon un auténtico movimiento sindical, que cumplió la difícil tarea de la defensa contra el capitalismo y su explotación, potenciando las filas de sus asociados y agrupándose en sectoriales y departamentales. Se hicieron más de tres intentos para lograr la organización nacional de los trabajadores bolivianos con un éxito relativo, estos eventos se cumplieron entre los años 1921 – 1930; posteriormente a esta fecha, habría de ser la incorporación de los fabriles primero, y de los mineros después, a la estructura del sindicalismo en nuestro país.

Tendría que pasar la Guerra del Chaco, llegando hasta la insurgencia previa al 52, para que el sindicalismo salga de la influencia de los gremios en forma definitiva; superó en el camino las pugnas por el manejo político, especialmente de aquellos de tendencia socialista, marxista.

Fue en ese tiempo que surge la Federación Sindical de Trabajadores Mineros de Bolivia (FSTMB), en la localidad de Huanuni, el año 1944, definiendo como revolucionario el sindicalismo boliviano y refrendada con la tesis de Pulacayo lograda

dos años más tarde. Sin embargo, es la insurrección popular de 1952 el factor determinante para la conformación definitiva del actual sindicalismo que dio lugar a la fundación de la Central Obrera Boliviana, resultado y expresión máxima de las organizaciones de trabajadores bolivianos, en fecha 17 de abril de 1952 sin desmerecer el fervor revolucionario de la época. La C.O.B. arranca como un instrumento de transformación, con decisión propia en el ejercicio político. Posteriormente, no le afectó el apartarse del lineamiento movimientista; hoy se traduce en un instrumento válido de lucha contra el poder imperialista y de defensa de los trabajadores a quienes representa.²⁵

2. EL TRANSPORTE SINDICALIZADO EN LA PAZ

La organización del transporte paceño cumple con una función netamente social en sus diversas modalidades de servicio y su especialización; permite la atención eficiente al público usuario dentro de sus posibilidades humanas, aglutina a 42 mil socios.

Los choferes de La Paz están organizados en varias modalidades de trabajo: taxistas, colectiveros, microbusistas, camiones que trasladan materiales de construcción y servicio interprovincial de carga y pasajero.

El chofer paceño es un profesional que no goza de descanso dominical ni de feriados; sirve a la sociedad con el transporte de pasajero y carga dentro del territorio departamental, con vehículos motorizados y mantenimiento sin costo alguno para el Estado.

²⁵ LORA Guillermo El Sindicalismo en Bolivia

El servicio que efectúa el chofer profesional está encuadrado dentro de las normas de seguridad y su eficacia depende en gran medida del pago adecuado de estos servicios prestados al público usuario.

Una de las causas que incide negativamente en la eficacia del servicio que prestan los choferes, es el mal estado de las calles en nuestra ciudad ocasionando un deterioro prematuro de las unidades motorizadas de servicio, tanto público como privado.

Otro factor negativo es la dependencia de nuestro país de otros de gran desarrollo técnico que nos proveen nuestras herramientas de trabajo, repuestos e insumos en condiciones que están polarizadas, por cuanto nuestro país no fabrica partes para vehículos. A estos factores debemos añadir un tercero y muy importante: el ingreso neto familiar que llega a niveles insuficientes para sostener una familia con alimentación adecuada, vestuario decente, educación de los hijos y pago de servicios como transporte, además de la existencia de tributos desproporcionados; este factor ocasiona la imposición vertical de tarifas bajas de transporte que imposibilitan no sólo la renovación de las herramientas de trabajo, sino también la adquisición de repuestos y llantas en condiciones de solvencia económica, a estas obligaciones de carácter técnico se añaden los altos costos de mantenimiento.

Todos estos factores negativos inciden en el servicio de transporte, cuyas unidades de trabajo van deteriorándose con el uso, sin ingresos seguros para cubrir los costos de funcionamiento y depreciación y no permiten prestar un servicio eficiente.

3. DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LA PAZ.

La efectividad del diagnóstico de la situación del transporte urbano de la ciudad de La Paz y el sector interprovincial e interdepartamental, en este momento, por los problemas que están atravesando por disposiciones del gobierno y de la Alcaldía, provocaron mucha preocupación, primero por el mal estado general de calles y segundo, por la falta de mantenimiento de caminos.

Las carreteras provinciales están en las mismas condiciones, deterioradas por falta de mantenimiento de las autoridades de la Prefectura del Departamento.

Los transportistas no participaron en el reordenamiento que hizo la H. Alcaldía y por ese motivo, los choferes tuvieron que tomarse la libertad de hacer un plan maestro, sustituyendo al proyecto de la Alcaldía.

3.1 LOS TRANSPORTISTAS SON PARTE DEL PUEBLO.

Es cierto y sin lugar a dudas que la clase trabajadora en su conjunto es el principal contribuyente para el desarrollo y progreso de una nación; sin embargo, resulta el más proclive a ser victima de las injusticias, tanto en el orden social como en el económico. Los gobiernos nacidos de la elite de recursos económicos suficientes, son insensibles a la despiadada miseria en la que se debaten miles de hogares a donde no llegan los servicios de salud, educación y en muchos casos ni siquiera la vivienda adecuada ni menos servicios básicos como agua y otros.

Entre esa gran masa humana se encuentran los choferes de servicio público. Cuando se trata de un ciudadano nacido de las entrañas del pueblo, es llevado por su vocación al trabajo, ha tomado la decisión de adentrarse en el transporte público

prestando servicios iniciales y dígase de experiencias al oficiar de ayudante de camión; voceador de buses omnibuses, con una remuneración que solo cubre su alimentación.

Sin embargo, gracias a su entereza e instinto de superación, ha logrado tener pleno conocimiento sobre el funcionamiento, fallas y otros factores que necesariamente precisa el parque automotor. Finalmente, con la indirecta cooperación de su maestro, se ha familiarizado con el volante y se hace hábil conductor, sin tomar cursos de capacitación de conductores; para la segunda etapa de ingreso a la profesión tiene que correr muchos sinsabores si sólo resulta fácil presa de los extorsiones que se le obligan en tránsito para que pueda obtener su licencia de conductor o chofer profesional: conseguido su propósito se prepara en algunos años de practica para conducir un vehículo de servicio público como asalariado. Desde ese momento, su vida está entregada al trabajo sin contemplación de horario, rodeado de riesgos en calles y carreteras y en las que puede perder hasta su vida.

4. FEDERACIÓN SINDICAL DE CHOFERES “1º DE MAYO” DE LA PAZ.

Fundada el 18 de marzo de 1927, bajo el amparo del artículo 6 inciso d, artículo 128 de la Constitución Política del Estado y 99 de la Ley General del Trabajo reconocen y garantizan el derecho del libre asociación sindical con el Decreto Supremo de 22 de noviembre de 1933, en la presidencia de Hernán Siles Suaso. Reconoce la Personería Jurídica, se aprueba sus Estatutos en los seis capítulos y cincuenta artículos de su contenido normas reglamentarias.

4.1 AGRUPA A LOS SIGUIENTES SINDICATOS:

Sindicato de taxis automóviles en alquiler

Sindicato de Transportes altiplano

Sindicato Volantes a Yungas
Sindicato Colectivo Litoral
Sindicato Colectiveros Eduardo Avaroa
Sindicato Colectiveros San Cristóbal
Sindicato Colectiveros Villa Victoria
Sindicato Colectiveros Simón Bolívar
Sindicato Transporte Río Abajo – La Palca
Sindicato Transporte Larga Distancia
Sindicato Transporte Urbano Antofagasta
Sindicato Transporte USIMACON
Sindicato Transporte Rápido Pedro Domingo Murillo
Sindicato Transporte Inquisivi
Sindicato Buses La Paz

SUB FEDERACIÓN DE CHOFERES CIUDAD “EL ALTO”

Sindicato Progreso Trufi
Sindicato Ciudad Satélite
Sindicato 18 de Diciembre
Sindicato Señor de Mayo
Sindicato Mixto Porvenir
Sindicato Trans. Viacha
Sindicato Trans. Copacabana
Sindicato Virgen de Fátima
Sindicato Trans. Miraflores
Sindicato Señor de Exaltación
Sindicato Coop. Simón Bolívar T-5
Sindicato 23 de Marzo
Sindicato Arco Iris

Sindicato 27 de Abril
Sindicato 21 de Septiembre
Sindicato Sagrado Corazón de Jesús
Sindicato Sr. de Lagunas
Sindicato 16 de Julio
Sindicato Unión y Progreso
Sindicato Virgen de Copacabana
Sindicato 1ro de Mayo EL Alto
Sindicato Expreso Buses
Sindicato 8 de Diciembre
Sindicato 14 de Septiembre
Sindicato 6 de Junio
Terminal 81
Aeropuerto Rafael Pabón
Cotranstur
Transporte Mixto Patacamaya
Sindicato Manco Cápac
Sindicato Laja
Sindicato Aroma
Sindicato 8 de Agosto
Sindicato Taxi fono “trufi 3”
Sindicato Antonio José de Sucre
Sind. Trans. 2 de Febrero
Sind. Trans. Coca
Sindicato 27 de Mayo
Sindicato 26 de Julio
Sindicato Libre Simón Bolívar

ESTÁN AFILIADOS A LA FEDERACIÓN, ESTAS OTRAS INSTITUCIONES:

Regimiento Tren de Choferes

Federación de Decanos de La Paz

Tribunal de Honor

Central Única del Transporte Urbano de Pasajeros de La Paz

Federación Regional el ALTO

Central Única el ALTO.

Los sindicatos del transporte automotor, están formados en grupos de líneas cuentan con sus propios estatutos

4.2. TRIBUNAL DE HONOR.

El Autorizado para juzgar la conducta de los miembros, por actos estimados deshonorosos, aun sin ser delictivos.

- Los miembros del tribunal de honor esta compuesto por Decanos, socios activos con 20 años de antigüedad en su Sindicato, elegidos en la primera Asamblea General Ordinaria de socios y sus funciones duran dos años.

- Constituido por :

Presidente

Vicepresidente

Fiscal

Secretario Relator

Secretario de Actas

4.3 CENTRAL ÚNICA DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE LA PAZ.

Es la Institución que norma rutas de diferentes líneas. Esta institución se ocupa del tráfico y vialidad, realiza negociaciones con las autoridades de la Alcaldía. Las concesiones solamente tienen vigencia de un año y luego se entra al reordenamiento, la realización de los servicios, señalización y el parqueo.

Agrupación a 34 sindicatos urbanos, solamente de pasajeros de La Paz.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES LEGALES INTERNAS Y EXTERNAS

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES LEGALES INTERNAS Y EXTERNAS

1. GENERALIDADES

La promulgación del nuevo CÓDIGO CIVIL, el cuerpo jurídico más importante después de la Constitución Política de Estado, que ha entrado en vigencia a partir del 6 de mayo de 1976, ha determinado que los hombres vinculados al derecho, como magisterio, abogados, profesores y estudiantes universitarios tengan que conocer y actualizarse en el conocimiento de las nuevas normas e instituciones creadas o modificadas.

Las principales innovaciones del Código Penal, Art. 261, son las que menciona que los propietarios, gerente o administrador de una empresa de transporte serán sancionados con reclusión de uno a dos años.

2. DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS

El concepto de los Derechos humanos fue desarrollado en Grecia pero principalmente por el Cristianismo, al proclamar la igualdad de la persona ante Dios, que constituye un antecedente del reconocimiento de la igualdad de personas ante la ley.

Se dice que los Derechos Humanos se encuentran en los diez mandamientos de Moisés y en el Código de Hamurabi.

Considerando que el desconocimiento y el menosprecio de los Derechos Humanos han originado actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad y que se ha proclamado como la aspiración más elevada del hombre, el advenimiento de un mundo en que los seres humanos liberados del temor y de la miseria para que disfruten de la libertad de palabra y de la libertad de creencias.

2.1 DIGNIDAD DE LA PERSONA HUMANA

La dignidad de la persona humana exige reconocerla ciertos principios fundamentales según LUIS REASENS.

El pensamiento de la dignidad consiste en reconocer que el hombre es un ser que tiene fines propios según que cumpla²⁶.

Los derechos Humanos fue establecida por la asamblea general de las Naciones Unidas en 1948 proclama la igualdad y dignidad de todos los hombres, principio cuyo desconocimiento ha ultrajado la conciencia de la humanidad. También establece el derecho a la vida, la libertad y la seguridad individuales, condenando la esclavitud y las torturas. Determina la igualdad de todos ante la ley y el derecho de amparo contra actos que violen los derechos esenciales reconocidos por la Constitución o la ley. Rechaza por consiguiente, la detención prisión o destierro arbitrarios. Reconoce el derecho de libre circulación y la entrada y salida en todo país; el de buscar asilo; de libertad, de pensamiento, opinión y expresión, de reunión y asociación²⁷.

²⁶ TRATADO GENERAL DE FILOSOFIA DEL DERECHO, Racasens Luís, México Pág. 449.

²⁷ Manuel Osorio, DICCIONARIO DE CIENCIAS JURIDICAS POLITICAS Y SOCIALES, Editorial Heliasta Edición 2007 Pág. 281.

2.2. FUNDAMENTO JURÍDICO

Es de hacer notar la falta de un capítulo en el Reglamento de Tránsito exclusivo de los conductores, a objeto de proteger sus derechos y señalar sus obligaciones. En forma expresa se funda en principios científicos y jurídicos y en leyes vigentes en el universo a objeto de evitar abusos, toda vez que como personas que ayudan al progreso de nuestra nación, subvencionando a los escolares, estudiantes, universitarios, normalistas, y beneméritos, merecen el respeto de sus derechos.

En la investigación del CAPÍTULO en el Reglamento que debe proteger y no acusar, es necesario considerar la reparación o resarcimiento del daño material y moral causado al conductor, violando los Derechos Humanos sin concederle derecho a defensa y dando más valor a los informes del policía de tránsito muchas veces en contra de los conductores.

La legislación nacional, desde la C.P.E. y su reforma de 1938 reconoce sus derechos al señalar a toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a normas que regulan su ejercicio, Art. 7 C.P.E.

El problema de los conductores del transporte SINDICALIZADO público de pasajeros es uno de los más importantes para la vida social del país, por cuya razón se hace imprescindible defender a este sector. Es por eso que existe la necesidad de un reglamento con un CAPÍTULO exclusivo para los conductores.

Aquí surge la necesidad de reglamentar el Código de Tránsito para defender a los conductores Sindicalizados.

3. CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO

La Constitución Política del Estado, prescribe la normativa protectora en función de lo señalado anteriormente.

El artículo 7, señala:

“Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio”.

- b) A la vida, la salud y la SEGURIDAD
- c) A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita, en condiciones que no perjudiquen el bien colectivo.
- i) A la propiedad privada
- j) A una remuneración justa por su trabajo que le asegure para sí y su familia una existencia digna del ser humano.

3.1. RÉGIMEN SOCIAL

Art. 156 El trabajo, es UN DEBER Y UN DERECHO y constituye la base del orden social y económico.

Art. 157.- I.- “El trabajo y el capital gozan de la protección del Estado”,
Art., 158.- I.- “El Estado TIENE LA OBLIGACIÓN de defender el capital humano, protegiendo la salud de la población y ASEGURAR LA CONTINUIDAD DE LOS MEDIOS DE SUBSISTENCIA”

El derecho al trabajo está protegido constitucionalmente. Las Leyes y normas no pueden disponer medidas contrarias; es decir, sin bien está contemplada la medida de

respeto a la inembargabilidad de ciertos bienes, como son las herramientas de trabajo de los transportistas. En este caso, en un claro propósito de eludir el SUSTENTO que evita el embargo y la normativa del nuevo Código Tributario inserta las figuras de secuestro y el decomiso, cuya única finalidad es despojar por formas los bienes protegidos²⁸.

4. CODIGO PENAL

Ley N° 1768 de modificaciones al Código Penal de 18 de marzo de 1997.

Señala: Art. 261. (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVISIMAS EN ACCIDENTES DE TRANSITO).- El que resultase culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicara el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservación de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno o dos años.

Art. 262.- (OMISION DE SOCORRO).- Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las victimas, será sancionado con privación de uno a cuatro años.

²⁸ CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO, editorial Jurídica Zaegada La Paz, Bolivia.

La pena será de privación de libertad de seis meses a dos años, cuando el conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad si el accidente y la omisión de asistencia se produjeren en lugar deshabitado.

5. CÓDIGO TRIBUTARIO

Ley N° 2492 del 2 de agosto del 2003, contempla en el libro primero, título primero CAPÍTULO I, Sección VI:

Artículo 48 (Garantías de las obligaciones, Tributarias). El patrimonio del sujeto pasivo o del subsidiario, cuando corresponda, constituye garantías de las obligaciones Tributarias.

Lo que significa por Ley que están garantizados al efecto, con el pago del patrimonio de los contribuyentes.

Artículo 105 (Facultad de Recaudación). La administración Tributaria está facultada para recaudar las deudas tributarias en todo momento, ya sea al instancia del sujeto pasivo o tercero responsable, o ejerciendo su facultad de ejecución Tributaria.

Toda herramienta de trabajo que está relacionada con la generación de recursos económicos para la subsistencia de la familia ES IMPRESCINDIBLE, por lo que le alcanza la inembargabilidad y EN ATENCIÓN A LA BASE DOCTRINAL que posibilita esta figura. Tampoco tendrán que estar sujetos anotaciones preventivas (medida que es antesala del embargo y remate) a secuestro y decomisos, pues con aplicación de éstas figuras jurídicas se vulneraría el principio de la inembargabilidad de los bienes, por que contravienen los siguientes preceptos constitucionales²⁹.

²⁹ LEY 2492 de 2 de agosto del 2003, Art. 105.

5.1 SOBRE DELITOS TRIBUTARIOS

Art. 175 (CLASIFICACIÓN)

Son delitos tributarios:

1. La Defraudación tributaria
2. La Defraudación aduanera
3. La Instigación pública a no pagar tributos
4. Violación de precintos
5. Contrabando
6. Otros delitos aduaneros tipificados en leyes especiales

Los delitos tributarios serán sancionados con las siguientes penas, independientemente de las sanciones que por contravenciones corresponde:

Pena Principal:

- I. Privación de libertad
- II. Penas Accesorias
 1. Multa

5.2 LA SUPERINTENDENCIA

En el nuevo Código Tributario, la Superintendencia Tributaria es un ente creado para conocimiento y resolución de impugnaciones, no para regular, supervisar o fiscalizar a la Administración Tributaria.

Dice el art. 132.- (Creación, objeto, Competencias, naturaleza)

Crease la Superintendencia Tributaria como parte del Poder Ejecutivo, bajo la tuición del Ministerio de Hacienda como órgano autárquico de derechos públicos con autonomía de gestión administrativa, funcional, técnicas y financieras, con jurisdicción

y competencia en todo el territorio nacional. Que tiene como objeto conocer y resolver los recursos de alzada y jerárquico que sustituirá el juicio contencioso tributario.

Art. 133 (Recursos Financieros) Las actividades de la Superintendencia Tributaria se financiarán con:

1. Hasta (1) por ciento del total de las recaudaciones tributarias de dominio nacional, percibidas en efectivo, que se debitará automáticamente, según se disponga mediante Resolución Suprema.
2. Otros ingresos que pudiera gestionar de fuentes nacionales o internacionales.

Resulta que los Art. 133 y siguientes. señalan que los superintendentes tienen el papel de juzgadores, lo que les convierte en jueces y parte a la vez, generándose desigualdades en las partes. Siendo dependiente de la contraparte, no podrá emitir resoluciones imparciales.

5.3. CONCLUSIÓN

La creación de la Superintendencia en el Código Tributario, con funciones y competencias que corresponde a los jueces y tribunales ordinarios, conculcan el debido proceso y el derecho a la defensa ante un Juez imparcial, por tanto contradice esos principios constitucionales.

El derecho de defensa de las personas es inviolable. Sus derechos pueden ser defendidos ante los jueces y Tribunales llamado por Ley.

“El derecho de defensa de la persona en juicio es inviolable”.

Nadie puede ser condenado a pena alguna sin haber sido oído y juzgado previamente en proceso legal; ni la sufrirá si no ha sido impuesta por sentencia ejecutoriada y por autoridad competente”.

Por tanto, debe entenderse que el espíritu de la Constitución es otorgar al ciudadano la posibilidad de defenderse ante cualquier tipo de proceso, sea penal, civil administrativo, etc., antes de que le sea impuesta una sanción en un proceso legal. O dicho de otra manera, ninguna autoridad puede imponer en proceso legal una sanción al procesado sin antes recibir los descargos de defensa del mismo. Y dicha autoridad debe ser imparcial.

PLANTEAMIENTO: DEBEN SUPRIMIRSE LAS SUPERINTENDENCIAS, RESTITUIRSE LA JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA EN EL CONOCIMIENTO DE PROCESO CONTENCIOSO TRIBUTARIO A JUECES Y TRIBUNALES ORDINARIOS Y LAS SUPERINTENDENCIAS DEBERÁN, EN SU CASO, CONVERTIRSE EN ÓRGANOS TÉCNICOS DE REGULACIÓN SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL SISTEMA TRIBUTARIO, CON LO QUE SE RESPETARÁ LA VIGENCIA DE LOS PRINCIPIOS DEL DEBIDO PROCESO Y DERECHO A DEFENSA PREVISTOS EN LA C.P.E.

5.4. CÓDIGO TRIBUTARIO ANTERIOR

Señala: Art. 51 ”La obligación de pago de tributos puede ser condonado por Ley dictada con alcance general, las demás obligaciones, así como los intereses y las multas, sólo pueden condonarse en la forma y condiciones que la ley establezca”.

Art. 58.- (CONDONACIÓN) EN EL NUEVO CÓDIGO TRIBUTARIO. La deuda tributaria podrá condonarse parcial o totalmente en virtud de una Ley Dictada.

En el espíritu de estas normas, en el Nuevo Código Tributario en Disposiciones Transitorias aparece el “perdonazo”

5.5. OBSERVACIONES.-

El autotransporte nacional, SINDICALIZADO, es el sector que tributa diariamente a través del consumo de carburantes; gran parte de los ingresos diarios se destinan a insumos de carburantes, llantas y otros repuestos.

Gran parte de los transportistas bolivianos, por DESCUIDO; han OMITIDO descontar sus impuestos trimestrales del S.T.I. con las facturas de compra de carburantes y otros insumos.

Esta OMISIÓN se ha colocado ahora en una situación crítica , y ya que por ello existiría una deuda acumulada, aún cuando sus aportes al Estado han sido más que suficientes, por lo que en razón de solucionar este problema se plantea en función de este art. 58 modificando el actual Código Tributario, en la parte de sus disposiciones transitorias, que hagan viable la condonación de las deudas acumuladas en el Sistema Tributario Integrado hasta el presente, teniéndose presente; se reitera, que todos han tributado al fisco diariamente con la compra de carburantes y otros insumos.

6. CÓDIGO Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO.

Ley N° 10135 de fecha 16 de febrero de 1973, contempla en el libro primero, título 1 disposiciones preliminares CAPÍTULO I, II, III, Título II – de la circulación con 10 capítulos, título III – de los conductores y otras personas con 5 capítulos, título IV De los servicios públicos con capítulo único, de los requisitos Título V – de los

documentos y registros con VIII capítulos IX título VI – De las faltas y sanciones con 7 capítulos, título VII Disposiciones finales con 3 capítulos.

Art. 84 (CONDUCTOR) Conductor es la persona que conduce o tiene el control de un vehículo.

El concepto de conductor también está ligado al de chofer SINDICALIZADO.

El Actual Código de Tránsito tiene una tendencia de buscar el bienestar en forma general de los peatones y no de los conductores, al no reglamentar en forma específica los derechos y obligaciones.

Art. 92 (TRATO).- El conductor tiene derecho a un trato respetuoso y cortés de parte de las autoridades, pasajeros y propietarios del vehículo que tiene a su cargo³⁰.

Este artículo no se cumple, es transgredido cada día por parte de la policía de Tránsito, empresarios, pasajeros, y peatones.

Art. 63. (DERECHO DE AUXILIO) .- En situación de peligro o en caso de accidente, el conductor tiene derecho a utilizar los servicios de auxilio público.

Art. 94 (DERECHO DE INSTRUCCIÓN).- El conductor tiene derecho a participar de los beneficios de instrucción y actualización técnica profesional que impartan las autoridades de Tránsito.

³⁰ CODIGO Y REGLAMENTO DE TRANSITO Editado U.P.S. Edición 3^{ra}.

6.2 REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO

Ley N° 187444 de 8 de junio de 1978 que contempla en el libro primero, título Disposiciones Preliminares. Con 3 capítulos, II – De la circulación con XII capítulos, Título III – De los conductores y otras personas con 4 capítulos, Título IV – De los servicios públicos con 12 capítulos Título V – De los documentos y registros con 9 capítulos Título VI – De las faltas y sanciones, con 9 capítulos Título VII Con 2 capítulos disposiciones finales de los privilegios y disposiciones especiales.

En síntesis, el reglamento no contempla normas destinadas a proteger los derechos de conductores de transporte SINDICALIZADO.

La importancia en la elaboración de ésta tesis radica en la necesidad de garantizar el respeto a los Derechos Humanos que individualiza a la persona siendo una cualidad jurídica reconocida como un derecho subjetivo de la persona a ser respetada dignamente.

7. LEY DE SEGUROS

Ley N° 1883 de 25 de Junio de 1988.

7.1. CONCEPTO

La ley de seguros es el instrumento que regula y norma la actividad aseguradora y reaseguradora, para otorgar al sistema de credibilidad, solvencia y transparencia, garantizando la existencia de un mercado competitivo.

7.2. CAMBIOS QUE PRODUCE LA LEY EN LA ACTIVIDAD ASEGURADORA

Entre los cambios más importantes están el establecimiento de dos tipos de compañías, de seguros Generales y de Seguro de Personas; también exige el aumento del patrimonio de las compañías y el mejoramiento de sus márgenes de solvencia.

7.2.1. SEGUROS GENERALES

Los Seguros Generales son aquellos que protegen de los riesgos que directa o indirectamente afectan a los bienes o al patrimonio de las personas o empresas.

Estos seguros son también conocidos como de “Corto Plazo” ya que son concentrados por un periodo limitado de tiempo. Por ejemplo, la pérdida de un vehículo está protegida por este tipo de seguros.

7.2.2. SEGUROS DE PERSONAS

Los seguros de personas son los que aseguran a la persona y el pago de los mismos depende de su existencia, su salud o su integridad. A este tipo de seguros pertenecen los seguros de vida (Largo Plazo), accidentes, de salud y de rentas vitalicias (riesgo común profesional y seguro de vida).

Por ejemplo, un accidente que produzca la muerte será cubierto por este tipo de seguros.

8. SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

Ley N° 25785 de 25 de mayo de 2000; su cumplimiento es obligatorio, que regula el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Este Decreto Supremo consta del CAPÍTULO I – OBJETO Y DEFINICIONES.

ARTICULO 2 DEFINICIONES.- Se establece las siguientes definiciones para efectos del presente Decreto Supremo, con carácter descriptivo y no limitativo.

ACCIDENTADO.- Es la persona lesionada y la fallecida a causa de un accidente de tránsito provocado por un vehículo motorizado. El accidentado puede ser el conductor, los ocupantes del vehículo o los peatones.

ACCIDENTE DE TRÁNSITO.- Para los fines del SOAT, es el evento imprevisto ajeno a la voluntad de las personas ocasionales, en el que intervienen, uno o mas vehículos motorizados, que se produce en vía pública, área de libre circulación vehicular o en otras áreas, pero provocando por uno o mas vehículos motorizados que están circulando por la vía pública, que provoca el fallecimiento o lesiones corporales de una o mas personas.

CENTRO MÉDICO.- Todo establecimiento público o privado, legalmente autorizado para tratamiento médico de personas lesionadas o accidentadas.

CERTIFICADO SOAT.- Documento extendido por las entidades aseguradoras que acredita que el vehículo especificado cuenta con el SOAT.

DERECHO HABIENTES.- Son las personas que reciben la indemnización del SOAT emergente de la muerte del accidentado.

ENTIDADES ASEGURADORAS HABILITADAS PARA EL SOAT.- Son aquellas entidades aseguradoras de Seguros Generales establecidas legalmente en el país y habilitadas mediante autorización expresa de la SPVS, para comercializar el SOAT.

FONDO DE INDEMINIZACIONES SOAT (FISO).- Es el fondo conformado obligatoriamente por las entidades aseguradoras que operan con SOAT, cuya organización y administración queda sujeta al acuerdo mutuo de los participantes. Está destinado a pagar los montos evaluados por siniestros producidos por los vehículos no identificados, por lo que ninguna entidad aseguradora podrá ofertar SOAT si no está previamente adscrito al FISO.

POLIZA ÚNICA DEL SOAT.- Es el contrato de adhesión registrado en la SPVS, al cual se adhieren todas las entidades aseguradoras y propietarios de vehículos; dicha póliza será única para todas las entidades aseguradoras.

ROSETA SOAT.- Es el adhesivo que entregarán las entidades aseguradoras a las aseguradoras del SOAT, que sirve para detectar visualmente que el vehículo cuenta con el SOAT.

VEHÍCULO MOTORIZADO.- Es aquel vehículo que está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia y está destinado al transporte o traslado de personas u objetos.

Los vuelcos y embarrancamientos que ocasionan, siniestros en Departamentos, las diferentes compañías se cubren económicamente con este seguro, como se demuestra en los cuadros de informe del SOAT en el año 2002.

5. MINISTERIO DE SERVICIOS Y OBRAS PÚBLICAS

Decreto supremo N° 27732 de 15 de septiembre de 2004

Compuesto:

Director General de Transportes Terrestre

Director General de Transportes Fluvial y Lacustre

Director General de Aeronáutica Civil

Tiene las siguientes funciones:

- a) Proponer políticas, reglamentos e instructivos para promover y regular el desarrollo del transporte terrestre, fluvial y de la aeronáutica civil y comercial.
- b) Planificar la política vial nacional, para promover la competitividad y municipales.
- c) Promover el desarrollo de las vías interoceánicas y los corredores de integración.
- d) Registrar a los operadores y los servicios de transporte terrestre, fluvial y lacustre y de aeronavegación civil y comercial.
- e) Promover la construcción, el mantenimiento y la rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, aeronáutica, aeroportuaria, portuaria fluvial y lacustre.

- f) Promover la participación del sector privado en la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte terrestre, aéreo, fluvial y lacustre.
- g) Llevar el registro de las empresas de construcción y de consultoría del sector.
- h) Proponer políticas y normas en materia de seguridad aérea y fluvial, en coordinación con el Ministerio de Defensa Nacional.
- i) Promover y coordinar las funciones gubernamentales con las Superintendencias Sectoriales en el área de su competencia³¹.

9.1. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Tiene la función de comunicar a los operadores de transporte nacional e internacional, a las cámaras asociaciones, corporativas y además entidades vinculadas con el sector transporte a regularizar su registro, presentando en forma directa o por intermedio de su entidad matriz, según corresponde, su respectiva personería jurídica o certificado de registro de comercio, en fotocopia legalizada y original, en el plazo de 90 días hábiles a partir de la fecha señalada.

Las solicitudes de otorgación de tarjetas de operación, rutas y horarios para operadores nuevos deberán estar acompañadas de la personería jurídica, o en su caso certificado de registro de comercio, como requisito indispensable.

³¹ DECRETO SUPREMO 27732 de 15 de septiembre del 2004 Pág. 182 y183.

9.2 TARJETAS DE OPERACIÓN.

Son otorgados cada dos años al transportista:

Tarjetas de operación para transportistas nacionales.

- Cooperativas o sindicatos.
- Empresas.
- Unipersonales

Tarjetas de operación para transportes internacional

- Cooperativas
- Empresas
- Unipersonales

Permisos complementarios para empresas extranjeras

Baja vehicular para empresas bolivianas de transportes internacionales

Documentos de idoneidad.

10. DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES

10.1 FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE SISTEMAS VIALES

- La Dirección de Sistemas Viales tiene la función de dirigir y coordinar las actividades inherentes a su función y a las actividades al interior del Gobierno Municipal de La Paz.
- Hace representación oficial ante cualquier acto, reunión, requerimiento, etc. del G.M.L.P. Es además el portavoz oficial en cualquier tema requerido por las autoridades del G.M.L.P. y el H. Concejo Municipal de la ciudad de La Paz o cualquier otro agente externo, de acuerdo a procedimientos administrativos y legales vigentes.

- Hace representación oficial ante la Oficialía Mayor de Desarrollo Sostenible y Territorial.
- Recibe y despacha correspondencia administrativa y externa.
- Dirige las reuniones de coordinación interinstitucional entre la Dirección de Tráfico, Vías y Transporte, el Organismo Operativo de Tránsito y la Central Única de Transporte Urbano.
- Preside la Comisión de Calificación de proyectos de pre-inversión e inversión.
- Representa y coordina actividades con el Organismo Operativo de Tránsito, la Superintendencia de Transportes y el Instituto de Transporte y Vías de Comunicaciones de la Universidad Mayor de San Andrés.
- Define políticas de proyectos especiales.
- Elabora y controla el presupuesto anual de la Dirección de Sistemas Viales.
- Programación de Operaciones y Contrataciones de Bienes y Servicios.

10.2 TARJETAS DE OPERACIÓN

Son entregadas anualmente, en forma gratuita, la dirección de sistemas viales y el organismo operativo de tránsito, procederá con operativos de control y exigencia de la tarjeta de operación, siendo los infractores pasibles a sanciones establecidas por ley.

10.3 REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

1. SINDICATOS, ORGANIZACIONES Y COOPERATIVAS EN LAS MODALIDADES: MINIBÚS, CARRY Y TRUFIS (LA DOCUMENTACIÓN DEBE SER PRESENTADA POR EL ENTE MATRIZ QUE LOS REPRESENTA)
 - Solicitud dirigida a la Dirección de Sistemas Viales del Gobierno Municipal.

- Relación del parque automotor por línea (según formulario)

Del vehículo:

- Fotocopia de Certificado de Registro de Propiedad de Vehículo Automotor (CRPVA)
- Fotocopia de comprobante de pago de la última gestión del Padrón Municipal del Contribuyente (P.M.C.)
- Fotocopia de SOAT vigente (2004).

2. MODALIDADES BUSES, MICROBUSES, TAXI Y TAXI LIBRE

- Solicitud dirigida a la Dirección de Sistemas Viales del Gobierno Municipal.

Del vehículo:

- Fotocopia de Certificado de Registro de propiedad de vehículo automotor (CRPVA)
- Fotocopia de comprobante de pago de la última gestión del Padrón Municipal del Contribuyente (P.M.C.).
- Fotocopia de SOAT vigente (2004).

3. EMPRESAS DE RADIO TAXI

- Relación del parque automotor, mínimo 20 unidades.

DEL VEHÍCULO

- A partir del Modelo 1990.
- Fotocopias de:

- Certificado de registro de propiedad de Vehículo Automotor (CRPVA).
- Comprobante De pago de la última gestión del Padrón Municipal del Contribuyente (PMC)
- SOAT vigente (fotocopia legalizada por la Empresa de Seguros).

10.4 IDENTIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Los vehículos de transporte público en las modalidades:

- Bus, Microbús y colectivo.
- Minibús y Carry
- Trufi
- Radio taxi y taxi fonos
- Taxi

Son identificados por el color, ubicado en el techo del vehículo y por las placas laterales.

11. SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, SIRESE

Ley N° 1600 de 28 de octubre de 1994 entre sus objetivos: se encarga de asegurar que “las actividades bajo su jurisdicción se operen eficientemente, contribuyan al desarrollo de la economía nacional y tiendan a que, todos los habitantes de la república, puedan acceder a los servicios”

REGULACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

Mantener en equilibrio los intereses de los consumidores (usuarios) empresarios (operadores) y Estado, promovido el bienestar social.

Bienestar Social

Genera condiciones de mayor funcionamiento de mercado y contribuirse al desarrollo económico.

Regulación Económica

Regular el poder del mercado (precio)

Regulación Social

Regulación de calidad

Regulación de seguridad

Regulación de medio ambiente

Regulación del Sector Transportes

La Superintendencia de Transportes, para cumplir sus atribuciones y obligaciones reguladoras, cuenta con un plan quinquenal 1993 – 2003 y el programa de operaciones anual 1999, como primer año del plan.

La superintendencia de transporte plantea su accionar en función a los siguientes principios.

VISIÓN

La regulación eficiente y eficaz de los servicios de transporte contribuye al bienestar social y al desarrollo económico de Bolivia.

MISIÓN

La Superintendencia de Transporte, entidad autárquica del Poder Ejecutivo, dentro del sistema de regulación sectorial, ejerce funciones de regulación a través de la supervisión y control de los servicios de transporte, cumpliendo y haciendo cumplir la ley y normas legales sectoriales que precautelan los intereses de los usuarios y Estado, que promueven la eficiencia y competencia de los servicios de transporte, para ello

cuenta con la organización administrativa adecuada, los recursos financieros suficientes y personal multidisciplinario idóneo.

11.1 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1. La acción reguladora de la Superintendencia, aplica, desarrolla y propone leyes y normas reguladoras sectoriales, con el objetivo de promover el bienestar social, garantizando la competencia y velando la calidad en la prestación de los servicios de transporte férreo, aéreo aeroportuario, terrestre, fluvial y lacustre de pasajeros y carga.
2. La Superintendencia de Transporte cuenta con una organización administrativa que le permite generar y administrar recursos humanos y financieros para la sostenibilidad de su función reguladora, eficiente y eficaz.

11.2 REGULACIÓN DE PRECIOS

Cuando la regulación tiene el objetivo de igualar el costo social modificando los precios de mercado por razones de equidad, esta forma de regulación de precios se expresa en la creación de subsidios e impuestos generados por el Estado.

11.3 CONTRADICCIÓN JURÍDICA

En el caso específico el transporte público, la Superintendencia de Transportes está encargada de determinar las tarifas del servicio (pasajes) y las rutas de circulación vehicular (líneas), a través de una coordinación con los gobiernos locales, como detalla la Ley de Municipalidades (2028) en el artículo 8, punto V, inciso 6.

Como es de suponer, el Código de Tránsito se refiere a otro aspecto. La norma coloca en manos del “Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil y la Policía Nacional” la otorgación de licencias.

En el caso de La Paz, esto dio pie a un auténtico caos de rutas, en el cual cada institución tiene su propia lista de concesionarios, hasta la fecha no se conoce una información exacta de cuántos vehículos de servicio público circulan por la ciudad.

Así, es común ver cómo los minibuses cambian de ruta y línea, si en su camino no encuentran muchos pasajeros. Esa situación está expresamente prohibida por el Código de Tránsito.

12. ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE

En dos seminarios talleres se puso en conocimiento de las instituciones públicas y privadas el anteproyecto de Ley General de Transporte, resaltando la necesidad de que este importante sector requiere de una ley que le permita conocer sus derechos y obligaciones con el Estado boliviano, en la misma se prohíbe la organización del Transporte en sindicatos y exigen la conformación de empresas y cooperativas o servicios unipersonales, además que se sancionará las huelgas, paros y todo movimiento de protesta ilegal.

El anteproyecto está compuesto por 10 títulos y cada uno de estos con sus capítulos y con 87 artículos.

Este Anteproyecto tiene por finalidad proteger los derechos de las usuarios de servicio público de transporte; se basa en el principio fundamental, consistente en, que toda persona tiene el derecho de ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional conforme a la Constitución Política del Estado y las Leyes que protegen su ejercicio. Tiene 16 principios basados en el transporte. El superintendente de

Transporte, podrá delegar atribuciones específicas a las Prefecturas y a los Gobiernos Municipales, como libre ejercicio; cualquier persona individual o colectiva que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley en el Reglamento correspondiente para la realización de una actividad en el Sector Transporte, la podrá realizar sin que se la puedan exigir otros requisitos como el pertenecer a asociaciones, grupos, sindicatos, sociedades o otras similares.

El proyecto de Ley Consta de 10 Títulos y 87 artículos y se encuentra pendiente de su aprobación en el Congreso Nacional³².

13. LEGISLACIÓN EXTRANJERA

13.1 LEGISLACIÓN ARGENTINA

El Art. 9 de la Ley 24.449 amplía los alcances de la Ley N° 23.348 y dispone de prevención incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario. Dispone que deben instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la ley en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria.

El art. 5 de la Ley N° 24.449 crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, el que está integrado por todas las provincias, el Gobierno Federal y la Capital Federal. Su objetivo es armonizar los intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de cumplir con los objetivos de la Ley.

El Consejo Federal de Educación Vial, integrado por los directores de tránsito de las 24 provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los Ministros de Educación, tienen por fin promover la educación vial.

³² Ante Proyecto de Ley de Transporte, Pág. 5.

Medidas La Ley N° 24449, establece que las edades mínimas para conducir son: 21 años para camiones y vehículos de transporte de pasajeros, emergencia o seguridad, 16 años para ciclomotores y 17 años para las categorías restantes automóviles. Las normas que regulan el tránsito en Argentina son de carácter local. La Ley N° 24.449 a la que se hace referencia, es de carácter federal y los gobiernos provinciales pueden adherirse a ella. Entre los requisitos para obtener la licencia de conducir, se mencionan saber leer y escribir y presentar una declaración jurada de que no se padecen ciertas afecciones, un examen médico psicofísico, y un examen teórico y práctico.

Art 30.- La ley dispone medidas de seguridad obligatorias entre las que se señala lo relativo a las características de frenos, suspensión, calidad de neumáticos, normas de construcción, relación peso – dimensión – potencia y otras, y menciona también lo referente a unidades de transporte urbano de pasajeros, motocicletas y bicicletas.

La Ley No. 24,449 también dispone mantener cierta distancia entre vehículos; prohíbe circular con cargas o elementos que obstaculicen la visibilidad y utilizar auriculares o sistemas de comunicación manual y continua, lo que incluye teléfonos celulares.

Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. Tales organismos deben coordinar sus cometidos.

El artículo 8 de la Ley 24,449 crea el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Deben comunicarse a dicho Registro los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores o rebeldes, las sanciones y demás información útil. El registro debe ser consultado antes de cada trámite nuevo o para todo proceso contravencional o judicial relacionado con la materia. El mismo compilará también estadísticas accidentes, seguros y datos del parque vehicular y adoptará las medidas

necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información.

El Art. 73 establece un control preventivo para determinar si el conductor se encuentra en estado de intoxicación. La Policía Federal o las provinciales están a cargo de realizar la prueba de alcoholemia. Las leyes provinciales y nacionales de tránsito disponen que quien se niegue a dicha prueba se presume alcoholizado y se le pueden aplicar las sanciones correspondientes, constituye una falta muy grave.

Seguro. El Art. 68 de la Ley 24449 dispone que todo automotor, obligatorio, acoplado o semiacoplado, debe estar cubierto por un seguro de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo deberá circular con el recibo oficial extendido por la compañía aseguradora a los fines de constatar la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio debe abarcar responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos³³.

13.2 LEGISLACIÓN BRASILEÑA

CONTRAN: Conforme las directivas que dicho organismo fije; establece campañas de prevención y programación de educación en escuelas y que los ministerios de salud, educación y deportes, trabajo, transporte y justicia, por intermedio de CONTRAN, deberán desarrollar y establecer programas destinados a la prevención de colisiones y atropellos por vehículos. Las empresas que contraten conductores profesionales deben dictar cursos de conducción y primeros auxilios. Una suma equivalente a 10% de seguro obligatorio se debe destinar a programas de prevención.

³³ <http://galeon.hispavista.com/ivanrosales/sota.htm>

El Art. 105 incorpora también el uso obligatorio del cinturón de seguridad en distintos vehículos, uso obligatorio del cabezal de seguridad y prohíbe el uso de cortina, persianas mensajes publicitarios en automóviles, que puedan distraer la atención de conductores.

Art. 151 el uso de cinturón de seguridad es obligatorio para todos los pasajeros. El CONTRAN esta integrado por el Consejo Nacional de Tránsito, como órgano ejecutivo máximo. Los automóviles deben estar provistos de cinturón de seguridad para el conductor y para cada uno de los pasajeros. Los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad, siempre que sean mayores de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.

No existe disposición específica que prohíba conducir mientras se habla por un teléfono celular, pero el Código dispone que el conductor debe llevar siempre sus dos manos al volante. Todo conductor involucrado en un accidente de tránsito que genere daños será sometido para comprobar si estaba bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres. El mismo tiene una vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados. En caso de que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los derecho habientes reciben igualmente la indemnización. En caso de que el vehículo no cuente con seguros o la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responden con su propio patrimonio.

No se encontró un mecanismo o fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlo. Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida³⁴.

14. LEGISLACIÓN CHILENA

Las municipalidades dictan las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de transporte en sus respectivas comunas, complementarias de las emanadas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, no pudiendo existir disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministro. El Cuerpo de Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales son los encargados de vigilar el cumplimiento de la Ley.

La enseñanza de normas de tránsito, de prevención, dispone que el Ministerio de Educación deberá contemplar que los programas de los establecimientos de educación básica y media del país cuenten, entre sus actividades permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulen el tránsito el uso de las vías públicas y los medios de transportes.

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), aplica las medidas para llevar a cabo los planes de educación. La CONASET es un organismo interministerial para asesorar al Presidente de la República y está a cargo de todo lo relativo a la seguridad vial, las Unidades Didácticas para la Educación de Tránsito en Educación Parvularia, General Básica y enseñanza Media.

³⁴ <http://www.essaynetwork.com/trabajos/transporte/html>.

La edad mínima para obtener licencia no profesional es de 18 años, pero especialmente se podrá otorgar esta licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una escuela de conductores y estén debida y expresamente autorizadas por sus padres, apoderados o representantes legales. Las licencias son expedidas por cada municipalidad y los postulantes deben acreditar idoneidad moral, física y psíquica, y conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público. El uso de cinturones de seguridad es obligatorio en los asientos delanteros.

Esta prohibido que el conductor fume o use un teléfono celular o un sistema de audio personal. La legislación de tránsito chilena no considera explícitamente este hecho, sino que lo sanciona bajo la figura de no estar atento a las condiciones de tránsito y lo califica como una falta leve. Conforme al art. 94 de la Ley, las municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación. La revisión técnica comprende, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. No surge del texto legal que la misma se realice en forma periódica. La ley prevé el Registro Nacional de Conductores donde se registran las infracciones cometidas. El Cuerpo de Carabineros de Chile publica el Anuario Estadístico de Accidentes por medio de la Subdirección de Tránsito y Servicios Especiales, utilizando la información recopilada a lo largo del país, por las diferentes unidades operativas institucionales.

El Cuerpo de Carabineros tiene a su cargo realizar pruebas para comprobar el consumo de alcohol; si la prueba de la alcoholemia marca entre 0,5 gr. /1 y 0,99 gr/1 de sangre, se considera que es una infracción gravísima a la Ley de Tránsito. Esta infracción se sanciona con una multa y la suspensión de la licencia de conducir por un período de 10 a 90 días.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) obligatorio, es necesario para obtener o renovar el permiso de circulación de todos los vehículos. Cubre supuestos de muerte, daños a las personas (conductores, acompañantes y peatones) y atención médica hasta los límites fijados. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y cuando el autor del hecho se da a la fuga y no identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan corresponder. No hay un mecanismo previsto para el caso de que los responsables no puedan afrontar los pagos³⁵.

15. LEGISLACIÓN PARAGUAYA

El departamento de Educación Vial de la Municipalidad de Asunción tiene a su cargo campañas de concientización vial en las escuelas. El reglamento General de Tránsito regula lo relativo a la obtención de licencias de seguridad para conducir. El Decreto N° 7.885 de 2000 establece la obligatoriedad del control médico previo de las personas que deseen obtener licencias para conducir vehículos terrestres en las dependencias habilitadas por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social del Código Sanitario.

El Art. 5 del Reglamento dispone que está prohibido conducir por los caminos sustancias públicas cualquier clase de vehículos o animales a toda persona, tenga o no licencia para el efecto, que se halle en estado de embriaguez o bajo la influencia de estupefacientes. En caso de comprobarse que un conductor de vehículo o animales se encuentra en uno u otro estado, deberá darse cuenta de inmediato a la autoridad policial a fin de que se lo detenga y se lo someta a la acción correspondiente. El capítulo XX establece multas a quienes conduzca en estado de ebriedad o bajo la influencia de

³⁵ <http://www.essaynetwork.com/trabajos/transporte/html>.

estupefacientes. No se encontraron normas respecto a la utilización de detectores de niveles de alcohol en conductores. El Reglamento de Tránsito no contempla la contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que causen daños. En consecuencia, el propietario y conductor de un vehículo son responsables de indemnizar a la víctima o derecho habiente por los daños que ocasionaren. Si el responsable no tuviera medios o no fuera posible identificar al propietario o conductor del vehículo que causó el siniestro, la víctima deberá afrontar los gastos y su recuperación con su propio patrimonio³⁶.

16. LEGISLACIÓN PERÚANA

El consejo Nacional Vial (CNSV) está integrado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (ente rector), el Ministerio de Educación, el Ministerio de Salud y el Ministerio del Interior. El objetivo principal del CNSV es promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, convocando para ello no sólo a instituciones del sector público, sino también a organismos privados y no gubernamentales. Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida.

El Código de Tránsito y su Reglamento contemplan numerosas medidas de seguridad. Se incluye lo relativo a vías públicas: mantenimiento, uso y responsabilidad.

El art. 253 dispone que los automotores y camionetas deben llevar cinturones de seguridad que deben ser usados por el conductor y los pasajeros, así como cabezales en los asientos delanteros y posteriores; su falta se considera una infracción grave. No se encontraron normas relativas al transporte de menores. Se disponen también

³⁶ <http://galeon.hispavista.com/soat.html>.

normas sobre usuarios de vías públicas, conductores de vehículos mayores y menores, licencias de conducir, normas aplicables a personas a peatones y capacitación.

Para obtener una licencia de conducir se requiere tener 18 años, certificado de aptitud psicosomática (autos y motocicletas) y aprobar un examen de manejo. Para transporte de carga y pasajeros se requiere tener 21 ó 23 años y aprobar cursos especiales. El Reglamento dispone también normas de circulación y velocidades y, entre las normas de seguridad, establece lo relativo a distancias, adelantamiento, giros, uso de luces, derecho de paso, detención y estacionamiento.

Según el Art.- 87 del Reglamento General de Tránsito, está prohibido conducir sustancias bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y se debe dejar de conducir ante signos de cansancio. La infracción a esta norma se considera muy grave. El art. 94 dispone que los conductores deben someterse a las pruebas que los efectivos de la Policía Nacional le soliciten para determinar si conducen en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, estupefacientes u otros tóxicos. Su negativa induce a la presunción legal en contra del Código Penal impone sanciones de hasta cuatro años de pena privativa de la libertad, a quienes causaren daños a otros manejando en estado de ebriedad.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) obligatorio fue establecido por el Código de Transporte y está regulado por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y el SOAT cubre gastos de muerte y lesiones corporales sufridas por las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo, como consecuencia de un accidente de tránsito. No incluye daños materiales. Todo conductor debe llevar el certificado único de SOAT y se impone multa y retención de vehículo en caso de incumplimiento. La responsabilidad del conductor no es determinante para la aplicación del SOAT. Su entrada en vigencia se dispuso a partir del 1 de julio de 2002.

No existe un mecanismo al respecto. En tal sentido, la víctima de daños causados por un vehículo no asegurado y cuyo responsable no cuente con recursos para resarcir por daños o que se haya dado a la fuga y no sea identificado debe asumir por su cuenta los daños materiales y su recuperación física y psicológica³⁷.

³⁷ <http://www.essaynetwork.com/trabajo/transporte/html>.

CAPÍTULO VI

EXPERIENCIA RECOGIDA

CAPÍTULO VI

EXPERIENCIA RECOGIDA

1. ANÁLISIS DE ACCIDENTES ACAECIDOS

1.6. CARRETERA LA PAZ – YUNGAS

En el año 2003 se habían producido doce accidentes con el lamentable saldo de 102 muertos. Sin embargo en esa gestión tuvo que suceder un nuevo accidente de tránsito con el lamentable saldo de 32 personas fallecidas y 17 heridos. La indisciplina y el desorden son las causas para que se hayan registrado una docena de accidentes de tránsito en diferentes sectores de la carretera La Paz – Yungas.

La noticia policial se ha convertido en la cobertura de todos los medios de comunicación, sean diarias, radio o televisión. Desde los más tradicionales hasta los medios de información especializada brindan la cobertura sobre los acontecimientos producidos, en la que se ha llegado a denominar “la carretera de la muerte”.

En dos meses, tres accidentes con más de 80 muertos es el saldo de la imprudencia e irresponsabilidad de algunos choferes y propietarios empresarios que no miden consecuencias.

1.6.1. NECESIDAD O INDISCIPLINA

En el curso de la semana, luego de producido los accidentes, innumerables programas de radio han consultado a la gente sobre el tema, a través de llamadas telefónicas o encuestas, la mayoría coincidía en responsabilizar de las desgracias a los

conductores por fallas mecánicas de los vehículos motorizados; otro tanto culpaba a las autoridades de Gobierno y la Prefectura por no cumplir con las labores de reparación y mejoramiento de la carretera, que en muchos de los tramos hacía Nor Yungas son bastante peligrosos, precisando que los conductores deben hacer peripecias para llegar a la cumbre y a su destino.

Pero no sólo los Choferes son los responsables de los luctuosos accidentes de tránsito; porque en medio están los pasajeros que en muchos casos son quienes obligan, llegando a extremos de insultar a los Choferes, para ser transportados.

Una comerciante que viaja con regularidad a los Yungas, comentaba que en muchos casos la necesidad hace que tomen la “góndola” a como de lugar, por más que esté en el tope de su capacidad.

En esta historia de nunca acabar, parte de las responsabilidades de las autoridades de tránsito, quienes sólo asumen responsabilidad cuando se producen las tragedias y se acuerdan que deben vigilar el trayecto para controlar el tráfico y las condiciones de viaje de los buses.

Cuando se pretende poner orden, todos se sienten perjudicados. La policía debe garantizar la seguridad de los bolivianos, sin arreglos económicos entre los policías encargados del control de las trancas y los conductores que realizan los viajes a larga distancia y que vulneran las normas morales, poniendo en riesgo la vida de muchos viajeros.

Esos actos de cohecho activo y pasivo, deberán hacer reflexionar y pensar que en cada acuerdo se juega la vida de muchas personas, por lo que de ahora en adelante deberán trabajar de manera más responsable, teniendo en mente su obligación de proteger a la sociedad.

1.6.2. INFRAESTRUCTURA CAMINERA.

CARACTERÍSTICAS

- Carretera estrecha y muy accidentada
- Lluvias continuas y persistentes, terreno arcilloso (gredoso) y resbaloso.
- En ocasiones, visibilidad nula por presencia de niebla densa.
- Imposibilidad de ensanchar la vía.
- Significativa cantidad de vehículos motorizados circulando por la vía.

Las condiciones de atraso económico han determinado que todos los aspectos de la vida de los bolivianos sean de pésimas condiciones y ahí están los caminos.

Viajar en Bolivia es una aventura impredecible ya que hacerlo en flota es jugarse la vida.

En la perspectiva de resolver un tema que es problemático, no sólo para la autoridades y Choferes, sino para los pasajeros que son en última instancia quienes pagan los daños.

El gobierno y la Prefectura, concluida la obra del tramo Cotapata – Santa Bárbara, le permitirá al Departamento de La Paz evitar accidentes de tránsito.

1.6.3. MUERTE Y DOLOR

Más de un centenar de personas, resultan víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en diferentes sectores de la carretera La Paz – Yungas, causando muerte y dolor en sus familiares.

La mayoría de los accidentes se producen por la existencia de sobrecarga de pasajeros, cansancio de los conductores que no viajan con relevos, fallas mecánicas y las condiciones de la carretera.

1.7. ACCIDENTES CAMINO A COPACABANA

Accidente de tránsito ocurrido el 4 de febrero de 2005, en la carretera a Copacabana y que dejó un saldo de 11 muertos y 12 heridos; el hecho sucedió cerca de las 8:30 a.m. cuando el minibús con placa de control 351 – LUF chocó contra la camioneta roja marca Toyota con matrícula de control 360 – NFR.

Según informe de testigos.

Antes de la colisión, el minibús de transporte público empezó a serpentear y vino el golpe no pudo esquivar, viajaban un reo que acudía a la sala de Sentencia de Achacachi, donde le esperaba un juicio oral y dos custodios uno de ellos murió y el otro está herido y en estado grave según los relatos se pudo evidenciar que la culpa fue del conductor por la velocidad con la que iba, el otro vehículo estaba en su carril, el vehículo que chocó fue el que invadió parte del carril contrario, por el que venía la camioneta.

La policía de tránsito informó que efectivamente el vehículo invadió el carril contrario, los dos choferes fallecieron.

En este caso se pudo evidenciar que el conductor era joven de 22 años que no tenía experiencia.³⁸

³⁸ DIRECCIÓN DEL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO caso N° 672

1.8. ACCIDENTE EN RUTA A EL ALTO.

Minibús de la líneas 335 con placa 636 - que se dirigía de La Paz a El Alto el día 5 de febrero del 2005, a horas 06:00 p.m. se embarrancó 50 metros desde la avenida Naciones Unidas y cayó en el patio de una vivienda, murió el niño voceador de quien se desconoce la identidad, cinco pasajeros heridos, y el chofer se dio a la fuga.³⁹

1.9. ACCIDENTE CERCA DE PONGO

En la región de Pongo distante aproximadamente a 30 kilómetros al este de La Paz el día 18 de agosto del 2001, un bus de la flota Yungueña chocó contra una roca, volcándose, el hecho se produjo por falla mecánica dejando un saldo de dos muertos y 28 heridos en la carretera, a los yungas.

El ómnibus con placa 128 XGX chocó contra una roca, el parabrisas del vehículo quedó completamente destruido por el golpe.⁴⁰

1.10. GRAVE ACCIDENTE CAMINO A YUNGAS

El día 30 de diciembre del 2001, el bus de la cooperativa José Ballivián se embarrancó a un kilómetro de Incachaca, falleció una persona y otros 23 quedaron heridos entre ellos cinco de gravedad.

³⁹ LA RAZÓN 5 DE FEBRERO DEL 2005

⁴⁰ LA RAZÓN 19 DE AGOSTO DEL 2001

En el interior del vehículo siniestrado no había ningún asiento en su lugar, todo estaba destruido.

El conductor no pudo frenar a tiempo, chocó con un camión que transportaba madera desde la zona de Alto Beni, se embarrancó el bus con placa de control 943 – BFF.

La movilidad siniestrada fue contratada para recoger obreros de Cotapata cayó a 100 metros del precipicio.

En ese momento no existía ayuda alguna, se informó a la patrulla caminera de Calajahuira.

Los peritos en la materia señalaron que el camión viajaba a gran velocidad, fallaron los frenos del bus y como chocó con un vehículo grande se cayó al barranco.

La mayoría de los accidentes son en el camino a los yungas a consecuencia de los caminos muy estrechos y el mal estado.⁴¹

2. SITUACIÓN DE LOS CONDUCTORES Y DE LOS USUARIOS

2.1. SACRIFICIOS

Los que conducen buses perciben un salario entre 800 a 1.000 Bs. al mes, duermen cinco o seis horas; tienen, a su cargo, la vida de sus pasajeros; los factores

⁴¹ RAZÓN 31 de diciembre del 2001

negativos son que ganan poco, no duermen mucho, tienen terribles problemas de salud en los riñones, padecen de hemorroides, resfríos, insuficiencia renal y otros.

El autotransporte de servicio público, que en su mayoría está aglutinado en sindicatos, por la grave crisis que está atravesando nuestro país resulta otra víctima, afirmaron en las entrevistas.

El transportista, generalmente de profesión chofer y origen humilde, para contar con su propia herramienta de trabajo previamente debe incursionar al sector como asalariado; después de muchos años de intensa labor y hasta de privaciones, reúne un pequeño capital con el cual llega a adquirir su vehículo, asumiendo responsabilidad económica con entidades bancarias o con prestamistas.

2.2 USUARIOS

Presentar sus quejas, brindando el número de la placa del vehículo, para que sean sancionados de acuerdo a las normas, no se les presta un buen servicio, en muchos casos, realizan una tortura pública, el descontento generalizado de los usuarios de la población, debido al pésimo estado de los vehículos, el trato desconsiderado al pasajero y el riesgo permanente al que es sometido, por los malos caminos y carreteras.

De acuerdo con el Código de Tránsito, se entiende como pasajeros a los que voluntariamente abordan el vehículo y remuneran el servicio; dichas personas son transportadas a sus destinos.

El artículo 67 del Código de Tránsito manifiesta, que debe existir respeto recíproco; el pasajero y conductor se deben recíprocamente un trato cortés y respetuoso.

En caso de peligro o de accidentes, los pasajeros, el conductor y los auxiliares se deben mutua asistencia y cooperación.

2.2.1. DERECHOS Y OBLIGACIONES

- Los pasajeros tiene derechos a un servicio cómodo y seguro, sin que a nadie le sea permitido desconocer o menoscabar estas prerrogativas, pero también tienen la obligación de no incurrir en actitudes que perjudiquen el buen servicio, molesten a terceros o provoquen desórdenes.
- Los pasajeros que abordan de manera arbitraria o por imposición, no les asiste ningún derecho.
- El pasajero acatará las indicaciones que el conductor o su auxiliar le impartan por su mayor seguridad o comodidad.
- Responderá por los daños y perjuicios que arbitrariamente ocasione al vehículo, conductor u ocupantes.
- Para subir o bajar, el pasajero deberá hacerlo por el lado de la acera o berma; nunca en la calzada.
- Cuando el pasajero tenga que plantear alguna reclamación, lo hará ante la autoridad competente, individualizando a la persona responsable y proporcionando los datos necesarios.
- El conductor tiene derecho a un trato respetuoso y cortés de parte de las autoridades, pasajeros, peatones y propietario del vehículo que tiene a su cargo.

- El conductor tiene derecho a participar de los beneficios de instrucción y actualización técnico profesional que imparten las autoridades de Tránsito.
- Está terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de alcohol, drogas u otros intoxicantes o cuando las condiciones de salud física no permitan la normal y segura conducción⁴².

4. ANÁLISIS DE LAS CONSECUENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

4.1. CONSECUENCIA SOCIALES

El autotransporte ha sido uno de los primeros en portar la bandera de lucha por las reivindicaciones sociales, contando en sus filas con hombres de verdadera decisión y entereza quienes han legado a las generaciones siguientes con actos de heroísmo, enmarcados en toda clase de sacrificios, inclusive arriesgando su propia vida.

Existen muchos aspectos en la vida social del país y en los cuales los Choferes se han constituido como el pilar fundamental, por su apoyo a las demandas de justicia en bien de los desposeídos y menospreciados por la sociedad dominante y por el gobierno.

Los últimos acontecimientos que se han registrado, por la determinación adoptada en un sector, por demandas justas al gobierno central, han puesto en riesgo la unidad del gremio en su conjunto. Ante la opinión pública, aquella decisión sectorial no ha sido aplaudida ni tampoco recriminada. Sin embargo, no se debe negar que en el

⁴² ESTATUTO DEL SINDICATO MIXTO DE CHOFERES “SAN CRISTOBAL”

ánimo ciudadano se ha impregnado la idea que existe debilidad, divisionismo y hasta anarquía en las organizaciones sindicales y por ese antecedente aquella fuerza que desde antaño era respetado hoy se está perdiendo.

El autotransporte del servicio SINDICALIZADO, pese a los desfases que alguna vez brotan en las direcciones de sus entes matrices, mantiene firmemente la conciencia de unidad y disciplina para ponerse al frente ante el menosprecio y la injusticia para resolver sus demandas. Ahora, lo que falta es el reforzamiento de aquella unidad a través del entendimiento mutuo entre dirigentes y dirigidos y, para conseguir tan necesario objetivo, se debe tener el cuidado de conformar los directorios, con representación de clase, los mismos que demuestren capacidad, sensibilidad social y lucha a favor y bienestar de sus demandas.

Es evidente que desde hace algunos años, el autotransporte organizado viene soportando una especie de desequilibrio en su estructura de dirección, tanto de entes matrices de algunos sindicatos afiliados; muchos de ellos, de reconocida tradición entre la gente de la ciudad, que requiere de este servicio para el desarrollo de sus actividades cotidianas.

4.1.1. DECRETO DE ROSETAS

Se ha logrado, la emisión del Decreto Supremo en el gobierno de Hugo Bánzer Suárez, que ampara y legaliza el cobro de las rosetas de inspección.

4.1.2. INMUEBLES DE LA CAJA

Se obtuvo la Resolución del Ministerio de Trabajo, que autoriza la transferencia de los inmuebles de la Caja del Chofer a la Confederación de Choferes. “Hemos

logrado del Ministerio de Trabajo, que se extienda a favor de la confederación, una Resolución que señala que se cede la propiedad de la ex Caja de Choferes, a favor de la Confederación para que ésta, a su vez y siguiendo un trámite, pueda realizar la transferencia, a favor de cada una de las federaciones”.

INMUEBLES DE LA CAJA DEL CHOFER.

Como efecto del D.S. 21060 y de la Ley 843 DESAPARECE LA CAJA DE SEGURO SOCIAL DEL CHOFER y el Gremio del Autotransporte queda sin la prestación de servicios médicos. Por cuya razón, se solicitó al Ministerio de Trabajo que los inmuebles, donde funcionaban las Cajas de Choferes en el interior del país pasen en definitiva el derecho propietario de cada una de las Federaciones Departamentales; sin embargo, hasta la fecha no se resuelve este problema. Algunos vehículos tenían que pagar impuestos como si fuesen nuevos, a pesar del tiempo transcurrido.

4.1.3. CARRETERAS

La Confederación de Choferes realizó también la inspección de las carreteras del país, estableciendo, fehacientemente, QUE NO ERA CIERTO lo que venían señalando las autoridades del Viceministerio de Transportes y del Servicio Nacional de Caminos ahora Administradora Boliviana de Carreteras, cuando sostenían, con documentos y disposiciones, que los 39 tramos, que comprende la red fundamental, estaban atendidas y se estaba trabajando en las partes más deterioradas.

Se ha visto que este tema era muy conflictivo y muy duro, porque definitivamente, gracias a la descentralización del Servicio Nacional de Caminos, durante dos años con la desatención de los caminos y una espera de ocho meses para que recién el gobierno pueda adjudicar el mantenimiento de los 24 tramos de los 39 que tiene previsto.

Se han producido incluso paros regionales, en Cochabamba , Santa Cruz, Potosí y Sucre, concertados con los comités cívicos, por la desatención. Se espera que se atiendan los caminos para la seguridad del transporte de pasajeros y de carga.

4.1.4. CAMINOS Y COBROS DE PEAJES.

Los transportistas a lo largo y ancho del país han venido reclamando permanentemente por el mal estado general de los caminos en la red vial nacional, como consecuencia de la pésima atención que brindan las prefecturas resultado de la descentralización del Servicio Nacional de Caminos. Ejemplo, patético el tramo Cochabamba Santa Cruz, que en época seca ya presentaba serias dificultades; en la época de lluvias la situación se pone aún más desastrosa, peor aún, cuando los trabajadores del SENAC han abandonado el precario mantenimiento que realizaban por encontrarse amenazados por injustos despidos.

En relación al cobro de peajes, existen empresas adjudicadas que aseguran haber superado notablemente toda expectativa en recaudaciones; sin embargo, el estado de los caminos demuestra lo contrario. Por lo tanto, nadie sabe a donde van los dineros que los transportistas aportan exclusivamente para el mantenimiento vial por cuya circunstancia se ha instruido la suspensión del pago de peajes en todo el país.

4.1.5. LEY DE CARGAS

Los transportistas conscientes de que los caminos en el país se constituyen en un genuino **Patrimonio Nacional**, han consensuado con el gobierno la promulgación de la Ley de Cargas; sin embargo esta disposición legal se ha convertido en un mecanismo de corrupción y extorsión en contra de la economía del transportista, como consecuencia de la falta de infraestructura, balanzas inadecuadas y sobre todo falta de personal capacitado e idóneo para tal responsabilidad.

Posteriormente, se ha aceptado la Ley de Cargas, pero lamentablemente la implementación de esta ley, no se ha aplicado en su verdadera dimensión consecuencia de que las balanzas no son las más adecuadas para el control de pesos y medidas.

No hay condiciones para el carguío y descarguío de cargas, y los responsables de las balanzas no han mostrado honestidad en el manejo de esos implementos.

En todo caso, es necesario readecuar la Ley de Cargas.

3.2.6 LEY GENERAL DEL TRANSPORTE

Bolivia, es un país enclaustrado, debiera tener como política de Estado, con carácter prioritario, la atención hacia la actividad del transporte en todas sus modalidades (aéreo, ferroviario, lacustre, fluvial y terrestre), para así vincular mejor al país en pos de su desarrollo e integración. Pero, las cosas no se dan así, ya que se dispone de una Ley General de Transportes que determine con claridad las condiciones y normas que garanticen y amparen la actividad general de transporte y en particular del transporte urbano, interprovincial, interdepartamental e internacional.

Sobre la Ley de Transportes, es necesario una reglamentación. La Confederación de transporte realizó sus observaciones y expuso sus puntos de vista, para que esa Ley pueda ser aplicada para el desarrollo del transporte por carretera.

3.2.7 LA LEY DE SEGUROS.

Tomando en cuenta que la vida de las personas se debe preservar por todos los medios, la Confederación de choferes participa en la elaboración del Reglamento, para que de manera justa y equitativa la Ley de Seguros pueda ser aplicada en beneficio de

los pasajeros, propietarios de vehículos y terceras personas. Sin embargo, se espera que la obligatoriedad de tomar un seguro automotor no signifique el enriquecimiento y/o incumplimiento de deberes por parte de las compañías aseguradoras.

3.2.8 TABLA PRESUNTA DE VALORES

Resulta inconcebible que vehículos que han cumplido su ciclo de vida técnica, a la fecha tengan que tributar cual si fueran vehículos de último modelo. Para revisar este tema se conformó una Comisión Mixta compuesta por representantes del Ministerio de Hacienda y la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia, existiendo una Tabla Presunta de Valores inamovible, por lo que siendo discutible su aplicación, existe resistencia a pagar el impuesto anual de vehículos por su carácter sobredimensionado e irracional. También se logró la revisión de la Tabla Presunta de valores, la que no estaba representado fiel y claramente el verdadero impuesto que debía pagar el transportista, en sus diferentes modalidades.

3.2.9 REEMPLACAMIENTO DE VEHÍCULOS

Aunque soportando la soberbia de los responsables del RUA y de los funcionarios municipales se convino con algunas observaciones al iniciar el reemplacamiento de vehículos. Pero, a lo largo del proceso de reemplaque, el sistema computarizado adolecía permanentemente de fallas técnicas e información inapropiada, además que no hay dotación constante de nuevas placas ni tampoco el trámite es tan **gratuito** como se ha anunciado.

3.2.10 CÓDIGO TRIBUTARIO

El recorte del Presupuesto General de la Nación, cuando dispone un irrisorio e irracional aumento del 2% en la masa salarial, pretende imponer la flexibilización

laboral que ocasionará un serio atentado a los derechos y conquistas logradas con movilizaciones a cargo de la clase trabajadora del país, cuando anuncia despidos masivos en la Administración Pública(en aplicación a su política de lucha contra la pobreza) y finalmente cuando los trabajadores del Lloyd Aéreo Boliviano y el Servicio Nacional de Caminos no son atendidos con justicia y equidad en sus demandas.

Estas y otras arremetidas del Gobierno que van en contra del pueblo boliviano, que convulsionan al país, protestas a los que el Transporte SINDICALIZADO boliviano se suma activamente, dado que el ESTADO DE EMERGENCIA en el que se encuentran obligación a decretar en cualquier momento y coordinadamente con las demás Organizaciones Laborales PAROS NACIONALES MOVILIZADOS, porque al igual que los otros sectores de trabajadores han sido objeto de burla y postergación en sus planteamientos.

4. CASOS PROCESADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

4.1. ATROPELLO CON MUERTE

En la Ciudad de La Paz, a horas 16:00 p.m. del día viernes 10 de septiembre de 1999 años, fue presente en esta oficina de tránsito de la Zona Sud, un señor a objeto de presentar su declaración informativa policial en torno al caso N°1852/99 POR ATROPELLO A PEATÓN CON MUERTE, ocurrido en la Av. Ballivián altura calle 14 de la zona de Calacoto, quien exhortado a decir la verdad de todo lo que fuere preguntado dijo: a una velocidad de 45 Kilómetros por hora aproximadamente, distancia a media cuadra, con una distancia de 3 a 4 m. antes de tocar la bocina, la señora no vio que el vehículo se aproximaba, con placa L M P 354 Licencia A, las pastillas del freno fueron cambiadas día anterior y por esa razón que no pudo frenar el conductor, la señora

tenia 92 años de edad y falleció con diagnóstico médico TRAUMATISMO CRÁNEO ENCEFÁLICO, PARO CARDIACO.

El Juez, en su RESOLUCIÓN N° 252/99 fundada en el Art. 261 del CPP dispone detención privativa de libertad, posteriormente el conductor sale con libertad de acuerdo al Art. 12 de la Fianza Juratoria. El caso sigue en proceso.⁴³

4.2 OMISIÓN DE SOCORRO.

Atropello cometido con el Jeep con placa L. J. D. 708. Su conductor con licencia categoría Profesional “C” con 12 años de experiencia, circulaba de bajada por la Avenida del Poeta, la victima de 39 años de edad luego de ser atropellada fue dejada en el lugar del suceso sin prestarle auxilio.

En la zona de Cota Cota, a la altura del Puente de las Américas, un peatón se apareció sorpresivamente cruzando la mitad de la calzada. Vio el vehículo, retrocedió pero no pudo evitar ser atropellado; el vehículo iba a velocidad de 40 a 50 KMS por hora.

El medico Forense, certificó politraumatismo, evidenciándose herida contusa, cortante suturada en región frontal derecha, hematoma bipalpebral derecho. El estudio tomografito reveló hematomas intra parenquimatosos con zonas de contusión cerebral asociadas a edema, fractura de fémur izquierdo (expuesta) con proceso neumónico, presenta traumatismo cráneo encefálico neurocirujano. El atropellado falleció posteriormente.

⁴³ JUZGADO 7^{MO} DE INSTRUCCIÓN EN LO PENAL

Se tipifica en el Código Penal, Art. 154 del accidente culposo , Art. 261 HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO Y Art. 262 OMISIÓN DE SOCORRO.

El conductor señala que no lo auxilio porque la señorita que se encontraba en el vehículo no quiso que se detuviera.

El juez ordena conducir en calidad de detenidos al chofer y a la señorita (pasajero) que era transportada.⁴⁴

4.3. LESIONES GRAVES

Colisión frontal de la camioneta con placa de control OO 2-NLF. El peatón tiene fractura de huesos de la nariz con un impedimento de 28 días. Diagnostico médico poli contusa.

El conductor se encontraba en estado de embriaguez, tipificado en el Art. 260, del Código Penal, con sentencia de 4 años de privación de libertad.⁴⁵

5. CUADERNOS DE INVESTIGACIONES.

Están a cargo de los Fiscales los cuadernos de investigaciones
Naturaleza del Hecho Atropello a peatón con muerte

Lugar del hecho Omasuyos, altura Fábrica Armeko, sábado 10 de enero de 2004 horas 03:20 aproximado.

⁴⁴ JUZGADO 8^{VO} DE INSTRUCCIÓN EN LO PENAL

⁴⁵ JUZGADO 1^{RO} DE PARTIDO EN LO PENAL

VISIBILIDAD

Reducida a la luz de los faroles.

Licencia categoría "B".

VEHÍCULO

Automóvil placa N° 1091-P .E. Y, marca Toyota color blanco.

VÍA

Calle asfaltada de un solo carril de circulación con un ancho de 7 metros con acera en ambos lados.

FALLECIDO

Persona de 31 años, trasladada a la morgue del Hospital de Clínicas

DAÑOS MATERIALES.

El automóvil presenta daños en la parte anterior, parabrisa quebrado, capó hundido, mascara quebrada levemente.

BREVE DETALLE DEL HECHO.

Circulaba por la calle de subida a la altura de la Fabrica Armeko, atropella a una persona de 31 años causando lesiones; auxiliado por el 110; ingreso a la sala de emergencias sin signos vitales, falleció allí y fue trasladada a la morgue del Hospital de Clínicas, para su correspondiente autopsia de Ley.

Código Procesal Penal

Artículos. 293,295,297 y 300

Plazo

5 días como señala el artículo 300

Fiscal

1 a 3 años previsiones del artículo 232 del Código de Procedimiento Penal.

Numeral 1

Suficientes elementos de convicción para establecer la posible autoría, tratándose de un hecho cometido con flagrante violación del artículo 230 del Código de Procedimiento Penal.

Numeral 2

Suficientes indicios de existir peligro de fuga u obstaculización de la verdad al respecto del imputado presenta delimitación que acredita que tiene domicilio y ocupación establecida en el país 7 y 221 del Código de procedimiento Penal establece que la libertad de la personal reconocidos en la Constitución, las Convenciones y Tratados internacionales.

Ebrio sin SOAT, licencia se encuentra en proceso de suspensión

REVISIÓN MÉDICA

Excoriaciones en número de tres en hemi face derecha por caída, equimosis, contusa palpebral izquierda, refiere dolor epicraneano por contusión, edema contuso equimosis erosión labia superior refiere dolor dentario excoriaciones pierna derecha.

Ambas partes llegan a un acuerdo transaccional, el conductor corre con los gastos de entierro, comprando un nicho perpetuo.

Tipificado como accidente culposo con pena privativa de 1 año y 11 meses, el conductor pide perdón judicial como señala el Artículo 368 del Código de Procedimiento Penal, el Juez, al dictar sentencia condenatoria, concede el perdón judicial al autor.⁴⁶

⁴⁶ JUEZ SEXTO DE INSTRUCCIÓN PENAL CAUTELAR

CAPÍTULO VII

BASES Y PROPUESTAS EN EL TÍTULO EXCLUSIVO DEL CONDUCTOR EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

CAPÍTULO VII

1. BASES PARA LA ELABORACION DEL TÍTULO DIRIGIDO AL CONDUCTOR SINDICALIZADO.

EL TÍTULO EXCLUSIVO DEL CONDUCTOR EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, DEL AUTOTRANSPORTE SINDICALIZADO ES DE PRIORIDAD

- 1.** La alta exposición significativa a niveles de ruido, emitido por el funcionamiento del motor, exige protección contra el ruido constante mas aun en caminos no pavimentados, debido a los altos niveles de frotación y fricción de la carrocería, incluye la necesidad de conservación de los oídos,, debiéndose realizar exámenes audiométricos permanentes constantes mas una capacitación

- 2.** La exposición a vibraciones permanentes, como emergencia de mal estado de los caminos, trae consigo la necesidad de establecer un seguro médico permanente para los conductores sindicalizados, consistentes en exámenes traumatológicos obligatorios.

- 3.** El peligro al que se halla expuesto como consecuencia de maquinaria o motores en condiciones pobres de operación, subdesarrollo, los camiones son de modelos 1984 adelante, con mas de 20 años de uso, la falta de mantenimiento, supervisión inadecuada e inexistente, debe a considerar por el organismo operativo de Transito la necesidad de supervisiones y controles ADECUADOS en vehículos inseguros, indicando los requisitos de seguridad en maquinaria, frenos con pobre mantenimiento que trabajan en rampas empinadas, constituyen un peligro particular.

- 4.** Exposición a peligro de contaminación ambiental, quema de hidrocarburos, diesel, gasolina, aceite, resultado de mal uso o pobre mantenimiento en filtros, catalizadores; mantenimiento de equipos de combustión, múltiples, escapes, etc., determinan una alta exposición a niveles exagerados de dióxido de carbono durante las horas de trabajo, por encima de toda norma, se debe analizar el uso de mascarillas en determinados momentos de alta emisión de gases.
- 5.** Por las condiciones de higiene, contaminantes de aire y niveles de ruido, los conductores no son informados sobre estos riesgos.
- 6.** Necesidad de una capacitación permanente sobre salud y seguridad, actualmente no es proveída ni por empleadores, Organismo Operativo de Transito, Superintendencia de Transportes y otros, Se requiere capacitación sobre protección respiratoria, protección contra incendios, y seguridad general, es prácticamente nula.
- 7.** Partiendo de un nivel de revisión, es de notar que la mayoría de los conductores, no han tenido exámenes médicos en los últimos tres años, y mucho no han sido examinados por toda la duración de su empleo. Estos exámenes deben comprender, determinar el nivel de funcionamiento de la vista, oídos, funcionamiento de los pulmones, extremidades inferiores y superiores, niveles de contaminantes en la sangre etc.
- 8.** Necesidades de que empleadores, instalen equipos sanitarios, de higiene, como ser duchas, toda vez que el ambiente polvoriento obliga a bañarse constantemente para reducir la exposición a contaminantes tóxicos y prevenir exposiciones que sean llevadas a sus hogares y a sus familiares.

9. Exigir la implementación de acciones correctivas, mediante la regulación legal en el CAPÍTULO del Reglamento del Código de tránsito que entre las más importantes están:

1) Instalación de equipos médicos en terminales terrestres, para exámenes visuales, audiométricos, traumatológicos etc., permanentes y constantes 2) Instalación de equipos de higiene, duchas, colectores de polvo etc. 3) Control y registro de talleres de reparación, debiendo cada taller otorgar un certificado de reparación especificando fechas, elementos, ej. Frenos, filtros que haya sido cambiado en el vehículo. 4) Acción correctiva de peligro de contaminantes gaseosos y líquidos. 5) mejoras en el mantenimiento general y limpieza, resultantes de una evaluación semi cuantitativa de la exposición a gases o partículas, a las cuales están expuestos los trabajadores especialmente los conductores de motores a diesel, que deben ser necesariamente llevados a análisis de laboratorio.

10. Los Choferes asalariados, deben contar con seguro de enfermedad y salud, debido a la situación del chofer de servicio público que es precaria y sacrificada en la ardua labor que ha escogido como profesión.

11. La Cooperativa de Seguros ofrece servicios de cobertura del seguro de vida y no así el seguro automotor, durante los años de existencia que tiene, captó gran cantidad de asegurados, por la credibilidad que tiene, el cumplimiento la seguridad y la seriedad en sus obligaciones contraídas.

Las empresas aseguradoras son de lucro, donde solamente se obtiene ganancias, en vez de cumplir las exigencias que tienen los Choferes, particularmente en casos de accidentes.

Existen empresas aseguradoras que se aprovechan de los Choferes y que además exigen cantidades muy altas, que no están al alcance de la economía de los conductores.

El SOAT, cubre siniestros de la victima, mas no del chofer o conductor quien es remitido al Ministerio Público.

13. La violación a los Derechos Humanos por parte del Organismo de Tránsito que afecta a los Choferes, al no ser tratados con igualdad, tienen mas preferencia por los conductores particulares, siendo discriminados por su condición de ser chofer de servicio publico, los ven como seres despreciables, no se les da libertad a expresar sus ideas, a defenderse; son coartados en su defensa, no son respetados como personas, es por esta razón que se tiene que reglamentar el trato justo a los Choferes de Bolivia.

14. El chofer de servicio público, tanto urbano como de carretera, sufre perjuicios incalculables debido a la eclosión social, que se ha producido en los principales centros de la República, los bloqueos permanentes de caminos, destrucción de los mismos y la paralización de actividades del comercio y la industria, han sido los detonantes para la aniquilación de la economía de los conductores. No cuentan con recursos suficientes para cubrir las obligaciones bancarias, para poder adquirir repuestos o reparar destrozos que se les hizo en la realización de las manifestaciones.

Frente a esta situación, es justa la demanda a las autoridades gubernamentales sobre la necesidad de una reglamentación a la que tiene derecho el conductor SINDICALIZADO.

15. La Confederación Sindical de Choferes de Bolivia solicitó al gobierno nacional interponer sus buenos oficios ante las instituciones financieras para lograr créditos

blandos con el objetivo de renovar el parqueo automotor del transporte SINDICALIZADO del país. Como fuerza de trabajo, tienen derecho a obtener esos créditos porque son el pilar de la integración y desarrollo de la Patria.

- 16.** El chofer SINDICALIZADO del país está en continuo decrecimiento y abandono por parte de los Poderes del Estado, ignorando su trabajo, sin darle interés necesario para conservar y reactivar un gran patrimonio nacional como es la inversión del chofer en el país, a través de su herramienta de trabajo que es su vehículo.

Los Choferes no recibieron apoyo ni ayuda del gobierno central, pese a constituirse en la columna vertebral del desarrollo económico de Bolivia.

- 17.** El transporte nacional, como efecto de la política neoliberal, se ha constituido en uno de los sectores generadores de fuentes de trabajo. Sin embargo, se tiene fuga de divisas en la importación de vehículos chatarra, precisamente por falta e créditos que les permita renovar sus vehículos.

- 18.** En las condiciones en que se encuentran, será difícil competir con los grandes desafíos cuando se concrete el funcionamiento de los corredores bi oceánicos. En otros países existen vehículos modernos para trasladar carga, y sus gobiernos son los que los dotan a bajas y cuotas con un interés bajo.

- 19.** Es necesario elevar el nivel de preparación de nuestros conductores, debiendo planificar mayor cantidad de cursillos extensivos a todos los Choferes del servicio público SINDICALIZADO, ya que con la actualización de las leyes, son corresponsales de cualquier accidente que pudiera ocasionar en el cumplimiento de sus obligaciones del servicio que prestan a favor de la ciudadanía.

20. La Ley 1008 se utiliza para detener a los inocentes y se incautan continuamente los ómnibuses de transporte Inter. departamental, sin efectuarse una minuciosa investigación sobre la existencia de sustancias controladas en los motorizados, como si los Choferes fueran narcotraficantes.

Los conductores son detenidos con fines de investigación; siendo encarcelados es muy difícil y casi imposible lograr su libertad, por esta razón el trabajador en el servicio de transporte de pasajeros Interdepartamental sufre muchos riesgos.

Los Choferes son involucrados con pasajeros que están en el tráfico de sustancias controladas.

Los propietarios de buses, vendedores de boletos y los mismos voceadores son acusadas de tráfico de sustancias peligrosas, por el solo hecho de haber vendido boletos.

Los funcionarios de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico y los de la Unidad Móvil de patrullaje Rural no consideran que los propietarios de flotas y los vendedores de pasajes y los mismos Choferes, no pueden revisar equipaje alguno, peor aún los equipajes de mano, porque son bienes o prendas privados.

Los vendedores de boletos sólo piden nombre y apellido de los pasajeros, pero a veces pueden ser datos falsos, incluso cualquier pasaje puede ser transferido a otra persona.

21. La Policía Boliviana, mediante instrucción N° 5/98, prohibió el decomiso de licencias de conducir, para evitar excesos como los que fueron denunciados por los transportistas del país.

La instrucción es puesta en conocimiento de la Confederación de Choferes de Bolivia para su conocimiento y fines consiguientes, emitida por el Comando General de la Policía Nacional, con referencia a la prohibición del decomiso de

licencia de conducir, la misma que es de conocimiento de todos los organismos y unidades operativas a nivel nacional.

El objeto de la instrucción es “prohibir el decomiso de licencias de conducir en caso de infracción al Código Nacional de Tránsito y su Reglamento; la medida fue dispuesta debido a las constantes denuncias efectuadas por la población principalmente por conductores, en sus diferentes categorías y constituyéndose una falta grave tipificada en el Reglamento de Disciplina y Sanciones de la Policía Nacional, que en su CAPÍTULO III, faltas graves, art. 4^{to}, inciso a) N° 41”, establece la prohibición del decomiso de licencias o documentos de vehículos motorizadas sin dar parte respectivo con la finalidad de obtener beneficios económicos para sí o terceras personas.

No se da cumplimiento a esta instrucción de parte de los oficiales de tránsito de la policía, ahí la necesidad de un reglamento exclusivo para el conductor.

- 22.** Las boletas de infracción se aplican exclusivamente para el chofer, con un valor de 5 Bs. A 15 Bs., debiendo cancelar en el plazo de 48 Hrs.

Estas boletas son distribuidas sin criterio legal alguno. Existe un convenio entre la Confederación y Federación de Choferes para estos cobros, recibiendo un porcentaje de las boletas de infracción el cual no es justo ya que ellos son protectores del chofer Sindicalizados pero se constituyen en sus verdugos.

- 23.** Aceras y calzadas ocupadas son un peligro para los Choferes; en la ciudad de La Paz y en otros departamentos impera el gran desorden que impide la libre circulación del tráfico vehicular, aspecto que constantemente la prensa oral y escrita viene criticando por la falta de solución a tan grave problema. No hay razón para que los organismos municipales y encargados del control de tránsito no pongan su atención para encarar la situación. Al contrario, se ha podido observar que son accesibles a presiones de grupos de gremiales para convertir aceras y calzadas en

mercados populares de expendio de alimentos, prendas de vestir durante las 24 horas de día. Se deduce que las alcaldías municipales toman como una forma de incrementar sus recursos económicos por la venta y alquiler de aquellos puestos callejeros.

Los daños y perjuicios que pasan los Choferes que transitan por aquellas arterias donde no existen aceras para los peatones y las calzadas se ven colmadas obligadamente, lo que en muchas ocasiones ha dado lugar a accidentes de tránsito y por lo que en forma directa es involucrado el chofer, sufriendo la detención y de su vehículo en dependencias de Tránsito por muchos días y semanas que se prolongan artificiosamente las investigaciones y consiguientes actuados de policía judicial. Es solo un decir en Bolivia, la existencia de la ley de la calzada, no se la aplica en casos de imprudencia comprobada del peatón; en cambio, el detenido es víctima de gastos enormes.

24. Mal estado de caminos y carreteras son causa de accidentes y deterioro de vehículos.

El constante mal estado de caminos y carreteras, especialmente de la red departamental y provincial del país, no solo causa perjuicios de magnitud para la explotación de recursos naturales de cada región, sino que son también causa de accidentes.

La pésima administración del Servicio Nacional de Caminos y sus jefaturas departamentales y con mayor intensidad al privársele de autonomía para pasar bajo el control directo de las prefecturas las rutas han quedado en el olvido y sin embargo el cobro del peaje ha sido celosamente recaudado sin provecho para la conservación de las rutas de tránsito vehicular.

La empresa TOLL – SA cobra peajes. Existen denuncias oficiales que el costo de estas obligaciones subieron sin que existan ninguna autorización, cuyos boletos

expedidos no sirve de nada porque no son sujeto de crédito fiscal, este panorama es completamente desolador para los Choferes.

25.No obstante el esfuerzo y contribución que presta el chofer del servicio público interprovincial, fuera de merecer el reconocimiento que se le debe, en cambio sigue siendo victima de abusos de parte de autoridades de esas regiones suburbanas y rurales quienes en contraposición a lo determinado hace años por el D.S. 21060 sobre la prohibición de trancas, estas siguen funcionando, donde se les hacen cobros por ingresos al pueblo con sumas que fluctúan entre los 5 y 10 bolivianos por viaje. Se los vuelve a cobrar por peaje por internación de productos y hasta son extorsionados por supuesta falta de botiquín y otros pretextos.

26.Los choferes pasivos en el trabajo y debido a su avanzada edad, dependientes de sus respectivos sindicatos y de los que hacen la contribución de sus socios activos, para ofrecer a sus viejos servidores del volante, un pequeño aporte mensual en reconocimiento al glorioso pasado, para quienes hoy son el ejemplo para las nuevas generaciones del gremio más sacrificado, como es el de choferes de servicio público. No cuentan con seguridad social, no tienen atención gratuita de salud en dispensarios públicos y hospitales, peor el sistema jubilatorio tenga un justo trato en la sociedad, una aspiración justa para conseguir una modesta asignación económica en calidad de pensión vitalicia de viejos servidores a su pueblo.

27.Las cooperativas no consideran la situación de los Choferes sindicalizados que son asalariados con un haber entre 600 a 800 Bs. de sueldo mensual, colocando en riesgo su vida; en algunos casos no hacen reparar sus movibilidades, sus trabajadores no cuentan con un médico que los revise periódicamente su estado de salud, no cuentan con seguro, el SOAT cubre solo la responsabilidad civil de los daños a las personas, la responsabilidad penal sigue su curso, los empresarios dejan a la suerte de los conectores olvidándose de ellos.

28. Las empresas transnacionales acabarán con las bolivianas; últimamente están ingresando al país con vehículos de alto tonelaje, que dejan con mucha desventaja a los bolivianos. Se dejará a muchas familias sin fuentes de trabajo, el problema se genera, en especial, en la poca o ninguna competencia que daría el sector pesado a las empresas transnacionales, debido a que estas cuentan con vehículos de último modelo, lo que les abarata los costos de transporte, mientras que los bolivianos continuarían aplicando sus tarifas.

Por todo lo expuesto es necesario la incorporación de un CAPÍTULO exclusivo en el Reglamento del Código de Transito, que sea protector del chofer en todas sus actividades.

2. PROPUESTAS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

TITULO VII DE LOS CONDUCTORES SINDICALIZADOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR CAPÍTULO I SEGURIDAD Y PROTECCION

ARTICULO 1. (Cumplimiento a la Ley). Los choferes de vehículos motorizados sindicalizados deben cumplir y exigir el cumplimiento de las leyes.

ARTICULO 2. (No al abandono). Los choferes están protegidos por el siguiente reglamento.

ARTICULO 3. (No ser discriminados). Los choferes sindicalizados deben tener un trato igualitario en su condición de personas humanas.

ARTICULO 4. (Atención médica). Recibir atención médica gratuita, en los centros Hospitalarios del estado.

ARTICULO 5. (Libre expresión). Todo conductor de Transporte Sindicalizado, tiene derecho a expresar libremente; sus ideas enmarcadas dentro el ordenamiento jurídico.

ARTICULO 6. (Boletas de Infracción). Las boletas de infracción deben ser emitidas de acuerdo a las infracciones, no abusando de ellas.

ARTICULO 7. Los sindicatos de los choferes deben buscar que sus componentes tengan un buen comportamiento y para ello auspiciaran periódicamente, cursillos, conferencias de actualización de conocimiento de leyes de Transito y de ética.

**TABULACION DE LOS DATOS OBTENIDOS
EN EL TRABAJO DE CAMPO**

En base a las preguntas siguientes, elaboradas en el cuestionario que contiene la encuesta se analizara las respuestas por parte de la muestra estratificada.

Pregunta	Respuesta		TOTAL RESPUESTAS
	SI	NO	
1. Los choferes sindicalizados son esenciales en las ciudades.	83	17	100
2. Los choferes son los más perjudicados por la falta del mantenimiento de las carreteras.	53	47	100
3. Desconocen los derechos humanos los policías de Transito.	83	17	100
4. Tomo cursos de capacitación para conducir.	22	78	100
5. Estaría de acuerdo con añadir un CAPÍTULO exclusivo en el Código y Reglamento de Transito.	87	13	100

ANALISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS DEL TRABAJO DE CAMPO

Pregunta N° 1.

ANALISIS DE LA PREGUNTA N° 1

De acuerdo a la respuesta del personal entrevistado, se puede apreciar que la mayoría de la población encuestada, es decir el 83% reconoce la importancia de los chóferes, lo que implica que es el sector que mas trabaja.

Pregunta N° 2.

ANALISIS DE LA PREGUNTA N° 2

De acuerdo a la respuesta de las personas encuestadas, se puede apreciar que la mayoría de la población, es decir 53% afirman que los chóferes son perjudicados, lo que implica la socialización de la información respecto al mantenimiento de las carreteras.

Pregunta N° 3.

ANALISIS DE LA PREGUNTA N° 3

De acuerdo a las respuestas de los chóferes sindicalizados encuestados se puede valorar que la mayoría contesto, es decir el 90% de los policías de transito desconocen los derechos humanos, lo que implica la socialización de la informaron respecto a los derechos humanos.

Pregunta N° 4.

ANALISIS DE LA PREGUNTA N° 4

De acuerdo a la respuesta de los choferes sindicalizados se puede apreciar que la mayoría, de la población encuestada, es decir el 78% no tomo cursos de capacitación para conducir, lo que implica la socialización de la información obtenida.

Pregunta N° 5.

ANALISIS DE LA PREGUNTA N° 5

De acuerdo ala respuesta del personal entrevistado se puede apreciar que la mayoría de la población entrevistada es decir en un 87% esta de acuerdo en que se añada el CAPÍTULO exclusivo del chofer sindicalizado.

**TABULACION DE DATOS OBTENIDOS
EN LA ENTREVISTA**

En base a las preguntas siguientes, elaboradas en el cuestionario que contiene la entrevista, se analizará las respuestas por parte de la muestra estratificada.

PREGUNTAS	RESPUESTAS	TOTAL RESPUESTAS
1. Las boletas de infracción son extendidas injustamente. <ul style="list-style-type: none"> ● Con consentimiento ● Sin consentimiento 	 50 50	 100
2. Cuantos años de conducir un vehiculo motorizado tiene usted: <ul style="list-style-type: none"> ● Mas de 13 años ● Menos de 13 años ● De 10 a 12 años ● De 7 a 9 años ● De 4 a 6 años 	 11 23 32 12	 100
3. El trato de los policías de transito hacia los chóferes son: <ul style="list-style-type: none"> ● Buena ● Mala ● Regular 	 22 40	 100

4. Las carreteras son causa de accidentes por:	40	
	20	100
• Falta de mantenimiento		
• Falta de señalización		
• Falta de carriles		
	50	
	10	
	40	100

ANALISIS DE LOS DATOS OBTENIDOS DE LA ENTREVISTA

Entrevista N° 1.

ANALISIS DE LA ENTREVISTA N° 1

De acuerdo a la entrevista a los conductores sindicalizados se puede apreciar que las boletas de infracción es decir el 50% son otorgadas sin consentimiento, el 50% son otorgadas con consentimiento, lo que implica la socialización de la información, de la necesidad de incorporar el CAPÍTULO exclusivo del conductor sindicalizado en el Código y Reglamento de Transito.

Entrevista N° 2.

ANALISIS DE LA ENTREVISTA N° 2

De acuerdo a la entrevista a los choferes sindicalizados, se puede estimar que la mayoría son jóvenes sin experiencia, es decir el 22%, 32%, 35% con escasa experiencia y el 11% con experiencia, lo que implica que los accidentes son producidos por los jóvenes sin experiencia.

Entrevista N° 3.

ANALISIS DE LA ENTREVISTA N° 3

De acuerdo a la respuesta de la entrevista se puede apreciar que la mayoría de los choferes señalaron que el 40% es mala, el 40% buena y el 20% regular, el trato de los policías de Tránsito, lo que implica la socialización respecto al desconocimiento de la Constitución Política del Estado.

Entrevista N° 4.

ANALISIS DE LA ENTREVISTA N° 4

Los entrevistados sobre los accidentes en carreteras afirmaron, es decir 50% se debe a la falta de mantenimiento, el 40% a la falta de carriles y el 10% a la falta de señalización lo que implica socializar la información con el gobierno y la prefectura.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

De todo el trabajo de investigación que se ha realizado, se puede inferir lo siguiente:

- El ejercicio de los derechos parte del reconocimiento de la igualdad, la libertad y la dignidad de la persona. El Estado debe representarla y proteger, consistente en la garantía hacia los conductores de transporte sindicalizado. No existen condiciones adecuadas para el desenvolverse con seguridad en el trabajo y frente a las autoridades, empresarios y usuarios
- La economía del país esta basada fundamentalmente en la explotación y exportación de sus recursos naturales a través de los conductores del transporte sindicalizado, no contando con una norma que les proteja .
- La salud es un derecho humano fundamental y el Estado tiene la obligación de velar porque se haga efectivo su principio de universalidad y gratuidad, su cobertura debe extenderse hacia los conductores de transporte sindicalizado
- Los conductores de transporte de vehículos motorizado sindicalizados, en el desempeño de sus labores diarias, buscan justicia social, por que sufren una serie de contingencias que dificultan su desarrollo normal en sus fuentes de trabajo. Estas contingencias se traducen en los malos tratos que reciben de miembros de instituciones que tienen que ver con su actividad, como ser la Administradora Boliviana de Carreteras, Policía Nacional de Tránsito, Alcaldías Municipales, empresarios de transportes, Cooperativas de Transportes, Confederación de Transportes de Bolivia, propietarios de vehículos de transporte público que a su turno menosprecian el desempeño de estos conductores ya que en forma despectiva lo demuestran como un oficio que tiene menor rango.

- Para dar solución a estos abusos, surge la necesidad de elaborar un CAPÍTULO exclusivo en el Reglamento del Código de Tránsito que proteja los derechos de los conductores sindicalizados; de esta manera, serán tratados dignamente observando en todo momento las reglas de convivencia social, el cumplimiento de las leyes y el respeto a los derechos humanos.
- Los conductores de transporte SINDICALIZADO, para la protección de estos derechos deberán contar con la licencia profesional; para ello deben estudiar por lo menos 6 meses en institutos calificados y autorizados legalmente, contar con la mayoría de edad y estar supervisados por las Federaciones Departamentales y la Confederación donde se impartan instrucción teórica, relaciones humanas trato social y otras materias, como ética y cuidado personal. Los conductores con menos años de experiencia son los que producen mayormente accidentes, de tránsito.
- Los empresarios de transporte público, en cuanto a sus dependientes, tienen deber de proteger su integridad, otorgándoles el seguro de vida y seguro de salud; incorporándoles en el CAPÍTULO específico del Reglamento de Tránsito.
- El CAPÍTULO exclusivo del conductor sindicalizado debe ser incorporado en el Reglamento del Código de Tránsito, puesto que con ello se brindará protección a sus derechos, toda vez que es el sector desprotegido.
- La renovación del parque automotor, con la importación de vehículos nuevos que otorguen seguridad vial, disminuyendo las posibilidades de accidentes de tránsito, sean otorgados por el Estado con financiamiento a favor de los conductores del transporte sindicalizado.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- ARCE, JAIME RENE: “Declaración Universal de los Derechos Humanos”
Ediciones Bruño La Paz - Bolivia
- AYALA Z. ALFREDO: “Geografía Económica General y de Bolivia”
Primera Edición, Editorial Don Bosco
La Paz- Bolivia 1980
- CABANELLAS, GUILLERMO: “Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual”
Veintiuna Edición, Editora Heliasta,
Buenos Aires- Argentina, 1912
- CORDEIRO, BENJAMIN : “Tragedia en Indo América”
Editorial Córdoba: Cóndor 1964
- DONNELLY, JACK: “Derechos Civiles”
Editora Germica, 1994
- HENKIN, LOUIS: “Derechos del Hombre”
Editorial Edamex, México, 1981
- HOMMANGET, MAURICIE: “Historia del Primero de Mayo”
Editorial Americale
Buenos Aires-Argentina 1956

- IBARRA, CARLOS - URIA, DONATO: “Geografía Económica”
Primera Edición. Editorial
Bruño La Paz- Bolivia
- KAIN, JOHN: “Transporte Urbano”
Primera Edición, Buenos Aires 1970
- LONDOÑO JIMÉNES, HERNANDO: “Derechos Humanos y Justicia Penal”
Editorial Temis, S.A., Bogota- Colombia
- LORA, GUILLERMO: “El Sindicalismo en Bolivia”
La Paz: Masas 1978
- MESA GISBERT, JOSÉ : “Historia de Bolivia”
Cuata Edición, Editorial Gisbert, La Paz, 2001
- ORGAZ, ARTURO: “Diccionario de Derecho y Ciencias Sociales”
Editorial Assandri, Cordoba -
República de la Argentina, 1941
- OSSORIO, MANUEL: “Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales”
Sexta Edición, Editorial Heliasta,
Viamonte 1979, Buenos Aires
- RECASENS, LUIS: “Tratado General de Filosofía del Derecho”
México, 1965

- VALDERRAMA INGINIERO, ALFONSO: “El Transporte por Carretera”
Editorial Letras yanococha.
La Paz - Bolivia, 1909
- WESTON, PAUL: “Dirección y Control de Tránsito”
Editorial Limusa Niley S.A. México, 1972
- REPÚBLICA DE BOLIVIA: “Constitución Política del Estado “
Editorial Jurídica Zegada La Paz, Bolivia.
- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Código Penal”
Quinta Edición. Editorial Zegada,
La Paz - Bolivia, 1999
- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Código y Reglamento de Tránsito”
Tercera Edición, Editorial U.P.S.,
La Paz - Bolivia, 2.000
- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Código de Comercio”
Cuarta Edición, Editorial Serrano,
La Paz - Bolivia
- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Código Tributario”
Edición Segunda, Editorial U.S.P.
La Paz - Bolivia, 2001

- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Seguro Obligatorio de Transito”
Primera Edición, Editorial U.P.S.,
La Paz - Bolivia, 2001

- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Ley de Organización del Poder Ejecutivo”
Nº 27732 La Paz - Bolivia

- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Ley de Seguros”
Nº 1883, La Paz - Bolivia, 1998

- REPUBLICA DE BOLIVIA: “Contenido de Leyes - Decretos Supremos”
Gaceta Oficial de Bolivia, 1962

- SUPER INTENDENCIA DE TRANSPORTES: “Regulación del Sector Transporte”
Nº 24753, La Paz - Bolivia, 1995

- DEFENSOR DE PUEBLO: “Declaración Universal de los Derechos Humanos”
Tercera Edición Editorial Presencia,
La Paz – Bolivia. 2001

- GOBIEERNO MUNICIPAL DE LAPAZ: “Dirección de Sistemas Viales”

- CONFEDERACION SINDICAL DE CHOFERES DE BOLIVIA:
“Estatutos”
Nº 210686, La Paz - Bolivia, 1992

- CONFEDERACION DE CHOFERES DE LA PAZ:
“Estatutos”
Nº 73345, La Paz - Bolivia 1957

- SINDICATO “SAN CRISTOBAL”: “Estatuto”
Resolución Suprema No. 71187
La Paz, 4 de agosto de 1956

- SINDICATO EDUARDO AVAROA: “Estatuto”
Resolución Suprema No. 226011,
La Paz, 2006

- TRANSPORTES: “Revista de los Chóferes de Bolivia”
No. 24, Agosto de 1998, La Paz - Bolivia

- TRANSPORTES: “Revista de los Chóferes de Bolivia”
No. 25, Enero de 1999, La Paz - Bolivia

- TRANSPORTES:”Revista de los Chóferes de Bolivia”
No. 26,junio de 1998,La Paz - Bolivia

- TRANSPORTES:”Revista de los Chóferes de Bolivia”
No. 27, febrero de 2000, La Paz - Bolivia

- TRANSPORTES: “Revista de los Choferes de Bolivia”
Nº 28, Septiembre de 2000, La Paz - Bolivia

- TRANSPORTES: “Revista de los Choferes de Bolivia”
Nº 33, diciembre de 2005, La Paz - Bolivia

ANEXOS

ANEXO 1

ENCUESTA

Señor (a):

Se solicita su colaboración con sus conocimientos en formación para establecer la necesidad de incorporar un CAPÍTULO exclusivo del chofer en el código y reglamento de tránsito, acorde a nuestra realidad.

En tal sentido deberá leer detenidamente las preguntas, encerrar con círculo a las respuestas que crea correcta:

1. ¿Los conductores sindicalizados son esenciales en las ciudades?

SI

NO

2. ¿Los conductores son los más perjudicados por la falta de mantenimiento de las carreteras?

SI

NO

3. ¿Tomó cursos de capacitación para conducir?

SI

NO

4. ¿Desconocen los Derechos Humanos los Policías de Tránsito?

SI

NO

5. ¿Estaría de acuerdo en incorporar un CAPÍTULO exclusivo del chofer en el Código y Reglamento de Tránsito?

SI

NO

ANEXO 2

ENTREVISTA

Señor (a).-

Se solicita su colaboración con sus conocimientos e información para incorporar un CAPÍTULO exclusivo del chofer Código y Reglamento de Tránsito, acorde a nuestra realidad:

En tal sentido debe contestar las preguntas:

1. Las boletas de infracción son extendidas.

Con consentimiento

Sin consentimiento

2. Cuantos años de conducir un vehículo motorizado tiene usted.
 - Mas de 13 años
 - Menos de 13 años
 - De 10 a 12 años
 - De 7 a 9 años
 - De 4 a 6 años
3. El trato de los policías de Tránsito hacia los choferes es.
 - Es buena
 - Regular
 - Mala

4. Las carreteras son causas de accidentes por:

- Falta de mantenimiento
- Falta de carriles
- Falta de señalización

ANEXO 3

MAPA DE CARRETERAS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO



FUENTE: www.larazon.com

ANEXO 4
SINIESTRO SOAT POR DEPARTAMENTO

SINIESTROS SOAT POR DEPARTAMENTO						
SERVICIO PÚBLICO Y PARTICULAR			SINIESTRO TOTALES POR COMPAÑÍA			
DEPARTAMEN TO	Nº DE SINIESTROS PAGADOS	SINIESTROS PAGADOS EN \$US	COMPAÑÍA	SINIESTROS PAGADOS \$US	SINIESTROS EN CURSO DE PAGO	TOTAL SINIESTRA DOS
La Paz	1.103	947.901	Alianza	29.960	21.326	51.326
Cochabamba	755	524.408	Cruceña	233.509	133.148	366.657
Santa Cruz	1.122	824.352	Bisa	215.964	168.828	384.792
Oruro	109	107.061	Boliviana	541.333	237.255	778.587
Potosí	51	34.086	credinform	830.971	58.917	889.888
Chuquisaca	198	90.647	Illimani	15.121	84.290	199.412
Tarija	188	102.274	Nacional	97.805		97.805
Beni	13	9.132	24 de Sep.	326.662	390.595	642.927
Pando	1	3.795	Adriática	252.332	390.595	642.927
Total	3.540	2.643.657	Total	2.643	1.146.760	3.790.416

FUENTE: www.larazon.com

ANEXO 5
PERSONAS BENEFICIADAS

N° DE PERSONAS BENEFICIADAS			
DEPARTAMENTO	OCUPANTES ACCIDENTADOS	PEATONES ACCIDENTADOS	TOTAL ACCIDENTADOS
La Paz	707	755	1.462
Cochabamba	407	519	926
Santa Cruz	697	668	1.365
Oruro	133	51	184
Potosí	103	33	136
Chuquisaca	110	118	228
Tarija	206	110	316
Beni	13	5	18
Pando	1	-	1
Total	2.377	2.259	4.636

FUENTE: www.larazon.com

ANEXO 6
VUELCOS Y EMBARRANCAMIENTOS

VUELCOS	
La Paz	5
Santa Cruz	39
Cochabamba	20
Oruro	4
Potosí	6
Chuquisaca	6
Tarija	26
Beni	17
Pando	2
EMBARRANCAMIENTOS	
La Paz	5
Santa Cruz	39
Cochabamba	20
Oruro	4
Potosí	6
Chuquisaca	6
Tarija	26
Beni	17
Pando	2

FUENTE: www.larazon.com

ANEXO 7
LA CARRETERA MÁS RIESGOSA



FUENTE: LA PRENSA de 28 de julio de 2003

ANEXO 8

PERSONAS DAMNIFICADAS EN HECHOS DE TRÁNSITO, POR DEPARTAMENTOS

AÑO 2001

DETALLE	TOTAL	DEPARTAMENTOS								
		La Paz	S.Cruz	CBBA	Oruro	Potosí	Chuq.	Tarija	Beni	Pando
Total personas muertas – heridas	5.366	2.212	743	351	397	92	145	179	140	160
Total personas muertas	892	291	279	173	173	27	49	67	17	53
Atropellados	374	137	32	114	47	13	9	-	9	13
Colisiones	220	70	33	30	26	8	11	27	8	7
Choque con objeto fijo	90	10	3	22	13	-	13	29	-	-
Embarrancamiento	114	50	1	4	48	-	-	-	-	11
Caída de personas	59	5	3	2	3	6	16	11	-	13
Incendio de vehículos	16	12	-	-	-	-	-	-	-	4
Vuelcos	23	7	7	4	-	-	-	-	-	5

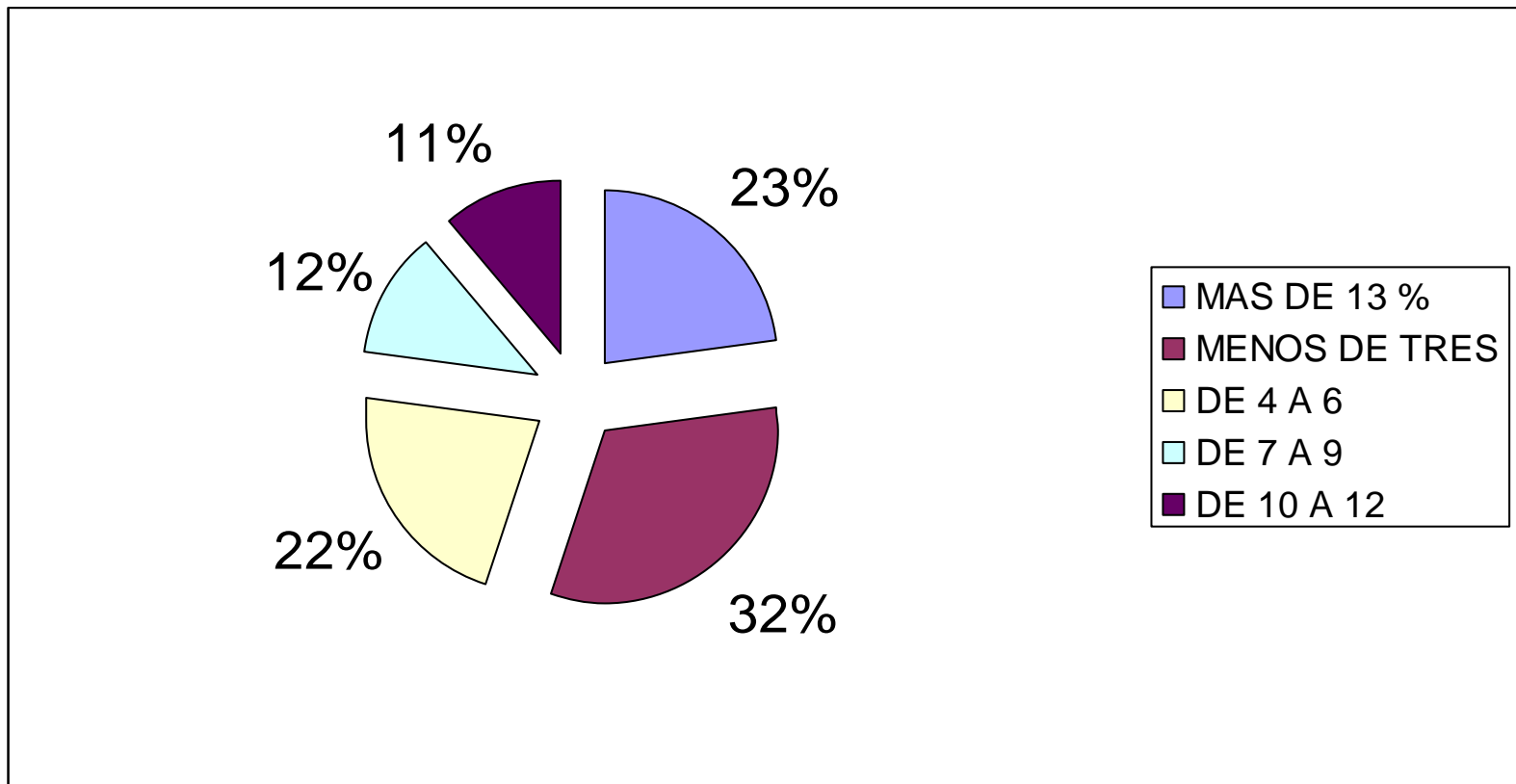
FUENTE: Dirección del organismo Operativo de Transito

DETALLE	TOTAL	DEPARTAMENTOS								
		La Paz	S.Cruz	CBBA	Oruro	Potosí	Chuq.	Tarija	Beni	Pando
Total de personas heridas graves leves	4.470	2.867	664	175	261	65	96	112	123	107
Atropellos	2.052	1.564	246	106	59	-	16	26	16	19
Colisiones	1.098	449	321	48	66	37	45	58	26	18
Choque con objeto fijo	513	331	29	7	16	12	8	28	59	23
Embarrancamiento	258	148	12	-	91	-	7	-	-	-
Caída de personas	162	68	27	7	29	-	13	-	8	10
Incendio de vehículos	21	8	-	-	-	-	-	-	9	-
Vuelcos	366	299	29	3	-	16	7	-	5	7

FUENTE: Dirección del organismo Operativo de Transito

ANEXO 9

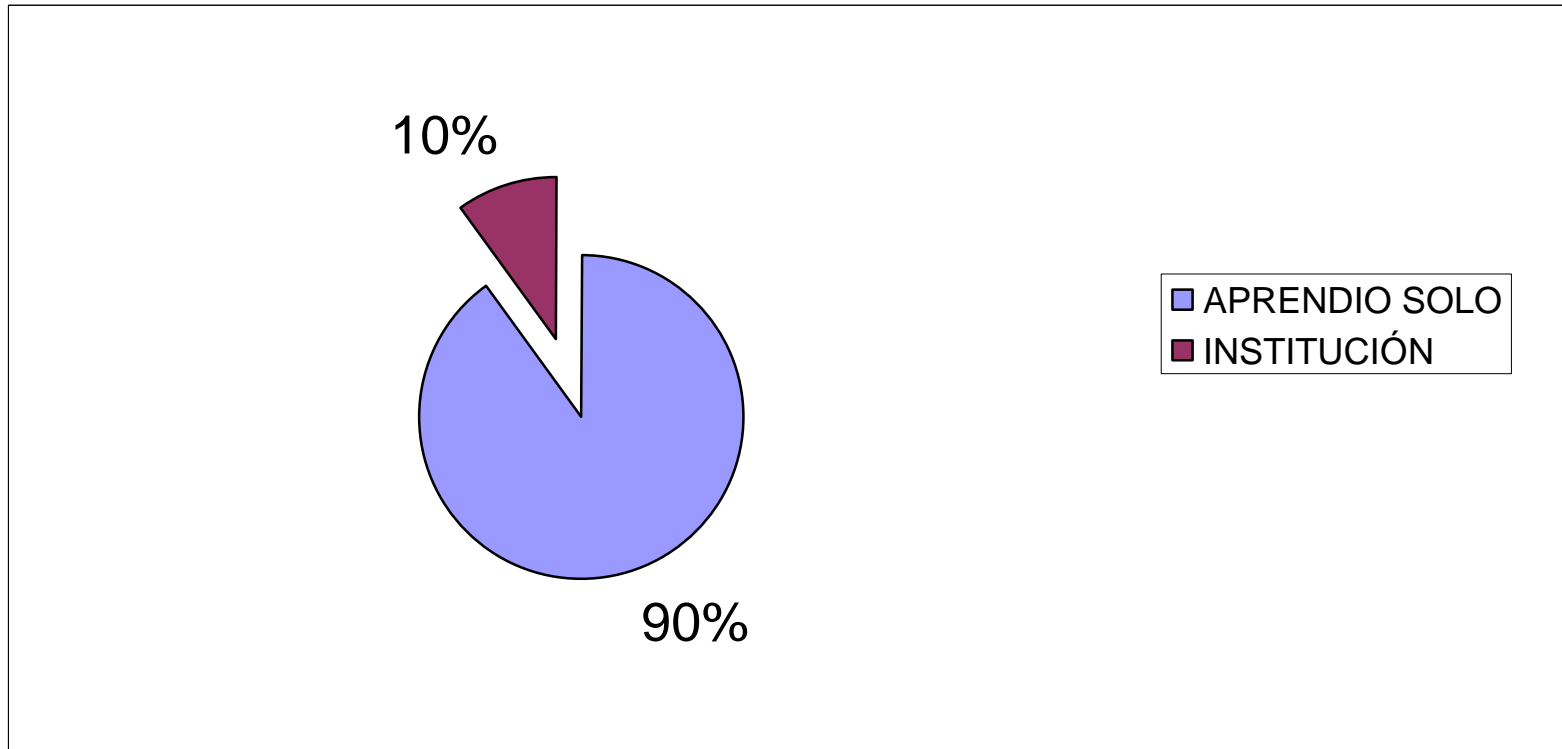
AÑOS DE ANTIGÜEDAD COMO CONDUCTOR



FUENTE ENCUESTA A CONDUCTORES

ANEXO 10

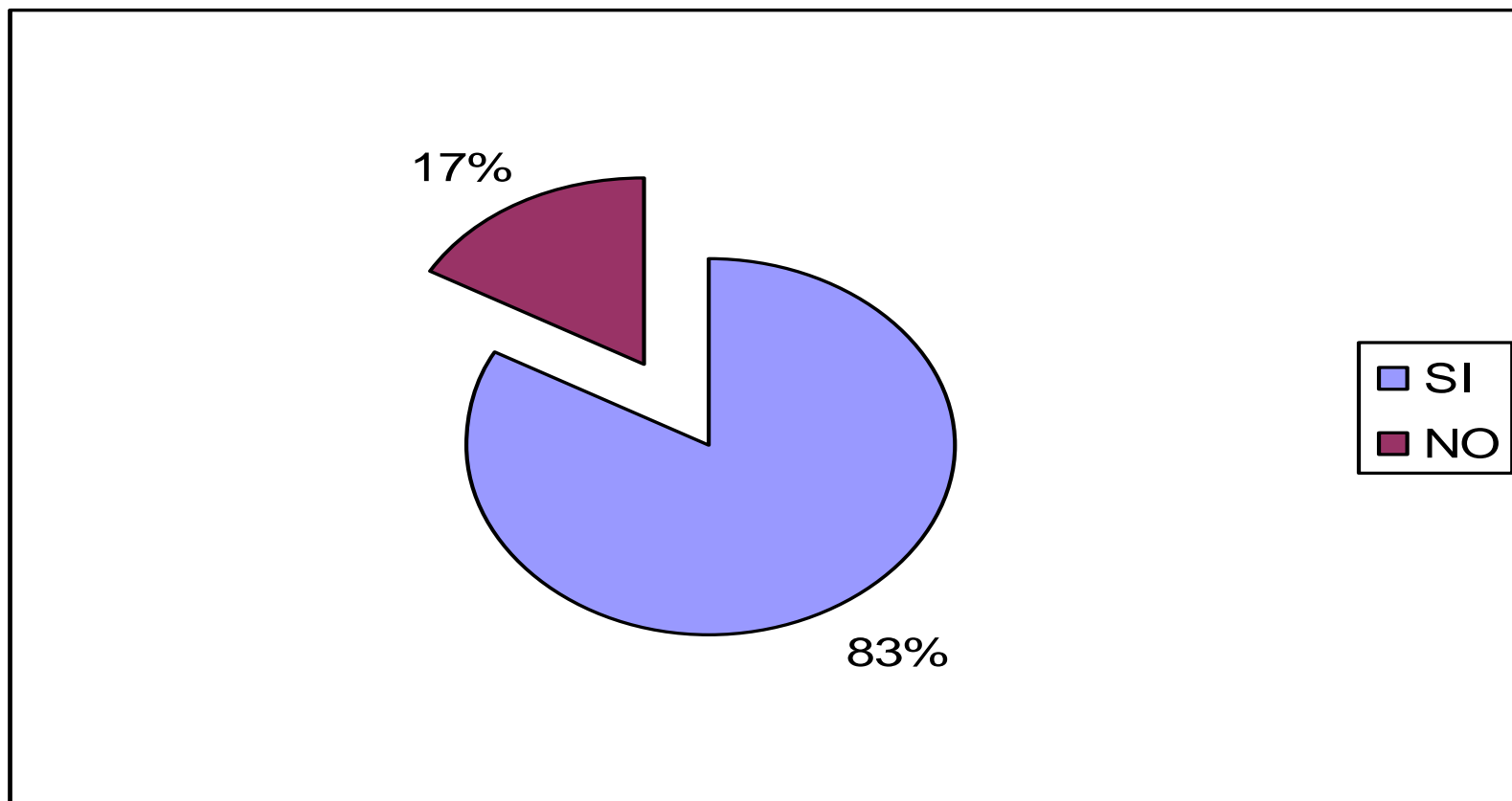
¿TOMÓ CURSOS DE CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES?



FUENTE ENCUESTA A CONDUCTORES

ANEXO 11

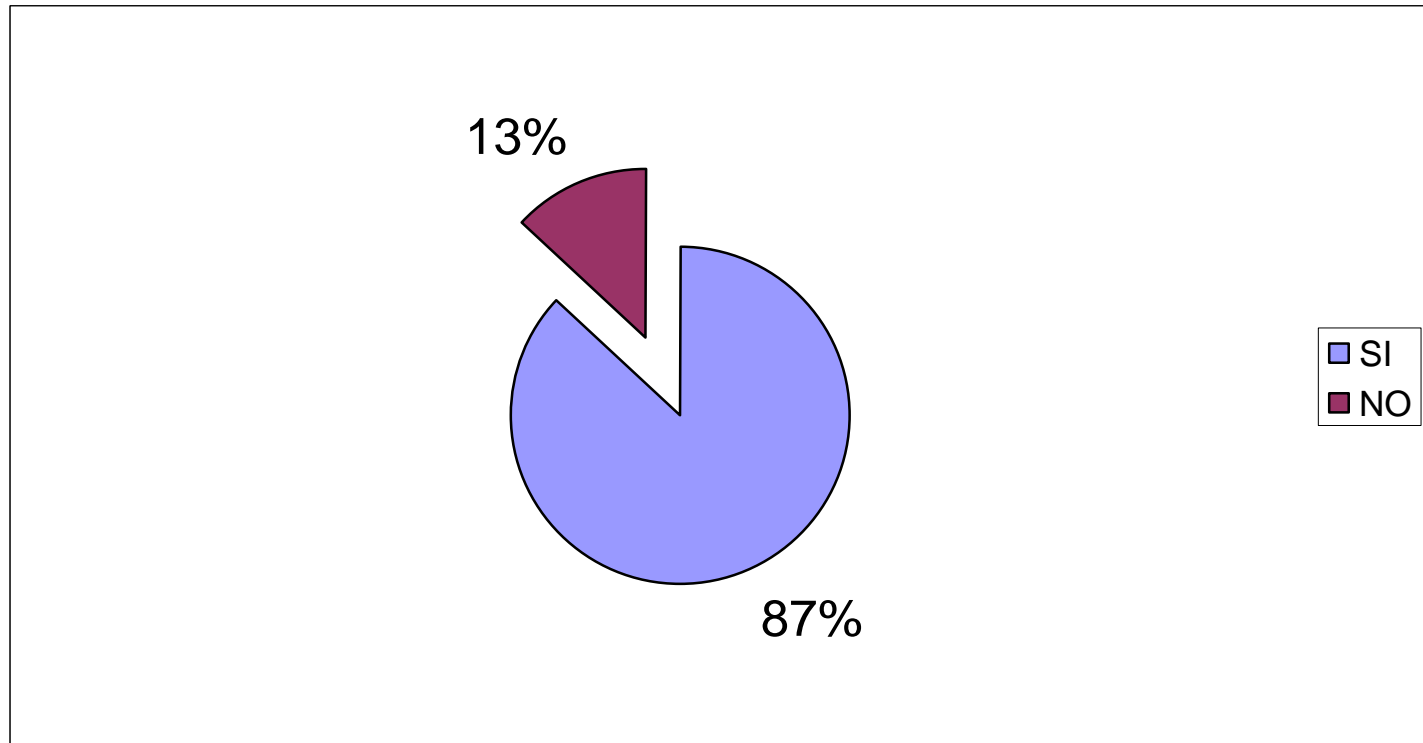
DESCONOCEN LOS DERECHOS HUMANOS LOS POLICIAS DE TRÁNSITO



FUENTE ENCUESTA A CONDUCTORES

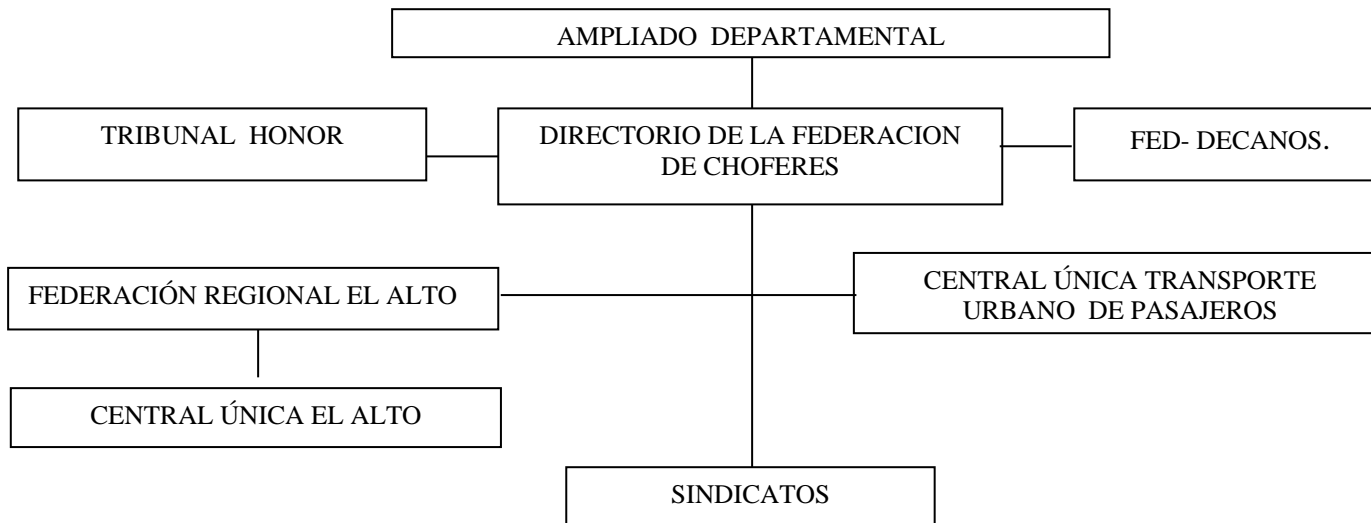
ANEXO 12

ESTARÍA DE ACUERDO CON AÑADIR UN TÍTULO EXCLUSIVO EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO PARA PROTEGER AL CONDUCTOR



FUENTE: CONDUCTORES - PEATONES

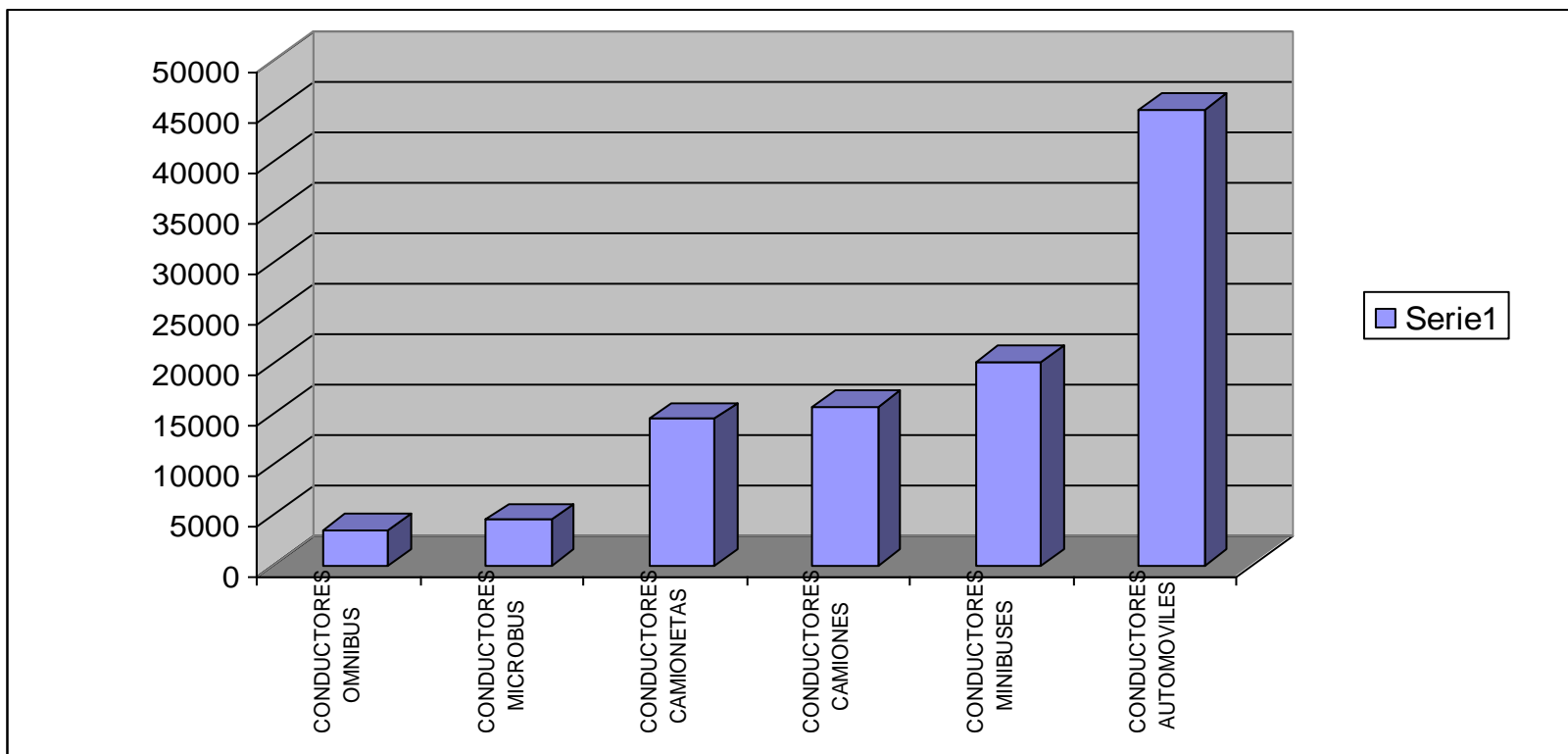
ANEXO 13
ORGANIGRAMA DE LA FEDERACIÓN LA PAZ



FUENTE: FEDERACIÓN DEPARTAMENTAL DE LA PAZ

ANEXO 14

CONDUCTORES DE LA PAZ SEGÚN CLASE Y SERVICIO



FUENTE: REGISTRO UNICO AUTOMOTOR (RUA)