

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



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

**TESIS DE GRADO**

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“PREVENCIÓN CRIMINAL Y SEGURIDAD CIUDADANA  
PARA LOS VIAJEROS QUE HACEN USO DE  
TERMINALES TERRESTRES”**

POSTULANTE : Univ. Mallea Laimihuanca, Bismarck

TUTOR : Dr. Aguirre, Abraham.

**La Paz – Bolivia**  
**2017**

### ***Dedicatoria***

*A mis padres: Lucio y Celia por darme la vida e inculcarme valores y principios que rigen mi diario vivir y por la paciencia que tienen al apoyarme siempre en mis pretensiones académicas.*

*A mis hermanas: Sandra, Monica, Grecia, Ericka y Estefania por auxiliarme de manera incondicional y depositar su confianza en mi persona.*

### ***Agradecimientos***

*A Dios el Supremo creador  
guía permanente de mi vida.*

*A la Universidad Mayor de  
San Andrés por la oportunidad que  
me ha brindado*

*Por el gran apoyo y guía en  
la elaboración de la presente  
investigación y por compartir sus  
conocimientos en el camino de las  
ciencias jurídicas, agradezco de  
sobremanera en primer lugar al Dr.  
Abraham Aguirre, quién me  
coadyuvo con su tutoría.*

*También a mis buenos  
compañero de estudios A. Renán  
Yujra Condori, finalmente a todos  
mis compañeros de aula con quienes  
compartimos conocimientos en el  
camino del derecho.*

*Gracias...*

## RESUMEN

*La necesidad de contar con medios idóneos para la prevención criminal y seguridad ciudadana para los usuarios pasajeros que hacen uso del servicio transporte público interdepartamental, se ha tornado de suma necesidad porque hoy en día a pesar de las medidas impuestas por el estado plurinacional de Bolivia no es suficiente para prevenir los asaltos y actos delincuenciales de los que son objeto los usuarios.*

*Hay un notorio contraste entre la creciente sensación de inseguridad de la población y la ausencia de estadísticas consolidadas que permitan medir el fenómeno de manera más objetiva.*

*Esta investigación tiene por objeto aportar al conocimiento de la situación de inseguridad ciudadana que afecta ahora también al sector del transporte de pasajeros interdepartamentales, en una visión comparada sobre la base de la información disponible, limitada y no siempre confiable, y desde distintas perspectivas tanto social como económicas.*

*El análisis se centra en algunas manifestaciones de la violencia delictiva, en las carreteras interdepartamentales tal cual se presenta expuesta en casos analizados; hace una revisión de las estadísticas en cuanto al incremento delictivo, las formas tradicionales y emergentes de la delincuencia, la frecuente relación entre violencia y desempleo; y recoge información sobre el costo económico de la violencia y la delincuencia y sobre las distintas políticas emprendidas para enfrentarlas.*

*Examina las medidas adoptadas en materia de seguridad ciudadana, para aquellas personas que hacen uso de las Terminales Terrestres, han dejado en evidencia la necesidad de utilizar enfoques más integrales de prevención criminal (primaria y secundaria) y control en el tratamiento de la violencia delictual, y de consolidar los sistemas de prevención para poder identificar a actores delictuales en medios de transporte interdepartamental, con el objeto de prevenir y garantizar la seguridad de sus usuarios que están de paso por las terminales terrestres.*

# PREVENCIÓN CRIMINAL Y SEGURIDAD CIUDADANA PARA LOS VIAJEROS QUE HACEN USO DE TERMINALES TERRESTRES

## ÍNDICE GENERAL

	Pág.
RESUMEN.....	iv
<b>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>1</b>
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA .....	2
2. PROBLEMATIZACIÓN .....	3
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	4
3.1. Delimitación temática.....	4
3.2. Límite temporal.....	4
3.3. Límite espacial.....	4
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA .....	4
4.1. Fundamentación .....	4
4.2. Importancia .....	6
5. OBJETIVOS DEL TEMA.....	6
5.1. Objetivo General .....	7
5.2. Objetivos Específicos.....	7
6. MARCO DE REFERENCIA .....	7
6.1. Marco Histórico .....	7
6.1.1. Situación de la delincuencia y la justicia penal en el mundo. ....	7
6.1.2. Situación de la delincuencia en Bolivia .....	8
6.1.3. Historia de la terminal de buses de La Paz.....	9
6.2. Marco Teórico.....	10
6.2.1. Marco Teórico General .....	11
6.2.1.1. Delincuencia.....	11
6.2.2. Marco Teórico Específico .....	13
6.2.2.1. Seguridad Ciudadana .....	13
6.2.2.2. La Seguridad .....	14
6.3. Marco Conceptual.....	15
7. HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	17
7.1. Variables .....	18
7.1.1. Variable independiente.....	18
7.1.2. Variable dependiente.....	18

7.2.	Unidades de análisis.....	18
7.3.	Nexo Lógico.....	18
8.	<b>MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS.....</b>	<b>19</b>
8.1.	Tipo de Estudio.....	19
8.2.	Diseño de investigación.....	19
8.3.	Métodos.....	19
8.3.1.	Generales.....	19
8.3.1.1.	Método Inductivo.....	19
8.3.1.2.	Método deductivo.....	19
8.3.1.3.	Método Teórico.....	20
8.3.1.4.	Método de Análisis.....	20
8.3.1.5.	Método Sociológico.....	20
8.3.2.	Específicos.....	20
8.3.2.1.	Método Jurídico.....	20
8.3.2.2.	Método Exegético.....	21
9.	<b>TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS.....</b>	<b>21</b>
	<b>DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA.....</b>	<b>22</b>
	INTRODUCCIÓN.....	23
	<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>24</b>
	<b>1. ANTECEDENTES DEL INCREMENTO CRIMINAL EN EL CONTEXTO DE LA REALIDAD BOLIVIANA.....</b>	<b>24</b>
	1.1. ANTECEDENTES DEL INCREMENTO CRIMINAL.....	24
	1.1.1. Denuncia de los casos de delitos comunes de mayor incidencia Bolivia.....	25
	1.2. ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LA INSEGURIDAD CIUDADANA SEGÚN LA REALIDAD BOLIVIANA.....	27
	1.3. ROBO EN CARRETERAS.....	31
	<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>33</b>
	<b>2. ORDEN PÚBLICO Y LA SEGURIDAD CIUDADANA.....</b>	<b>33</b>
	2.1. EL ORDEN PÚBLICO.....	33
	2.1.1. Concepción del orden público.....	37
	2.1.2. El orden público en el ámbito jurídico penal.....	39
	2.1.3. El orden policial como presupuesto del orden público.....	41
	2.1.4. Aplicación de los estados de excepción a las garantías de los derechos fundamentales.....	42
	2.2. SEGURIDAD CIUDADANA.....	44
	2.2.1. El término seguridad ciudadana sustituyendo al de orden público.....	44
	2.2.2. Concepción de la seguridad ciudadana.....	45
	2.2.3. Seguridad pública.....	47

2.2.4.	Seguridad ciudadana al servicio de los ciudadanos.....	50
2.2.5.	Seguridad ciudadana como un derecho fundamental.....	51
2.2.6.	Seguridad ciudadana ante los nuevos retos.....	53
2.2.6.1.	Nuevas manifestaciones de inseguridad.....	53
2.2.6.2.	Demandas de seguridad en el contexto actual.....	55
2.2.6.3.	El Estado ante los problemas de seguridad ciudadana.....	58
<b>CAPÍTULO III.....</b>		<b>61</b>
<b>3. DERECHOS DE LOS USUARIOS DE TERMINALES TERRESTRES Y</b>		
<b>SEGURIDAD HUMANA .....</b>		<b>61</b>
3.1.	DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE.....	61
3.1.1.	Derechos de los usuarios de transporte.....	62
3.1.2.	Obligaciones de los usuarios de los transportes.....	64
3.1.2.1.	Derecho a reclamar.....	65
3.2.	SEGURIDAD HUMANA.....	66
3.2.1.	La exigencia de humanidad.....	66
3.2.2.	La seguridad humana en el contexto de la Organización de Naciones Unidas....	75
3.2.3.	Seguridad humana y su valor añadido.....	80
3.2.3.1.	El concepto de seguridad humana según lo define la Comisión de Seguridad Humana.....	80
3.2.3.2.	Seguridad Humana.....	81
3.2.3.3.	Principales características de la Seguridad Humana.....	82
3.2.3.4.	Protección y Empoderamiento para lograr la Seguridad Humana.....	83
3.2.3.5.	Diferencia de la Seguridad Humana de los enfoques de Seguridad Tradicional, desarrollo humano y derechos humanos.....	85
<b>CAPÍTULO IV .....</b>		<b>87</b>
<b>4. FUNDAMENTOS FACTICOS Y TÉCNICOS PARA IMPLANTAR</b>		
<b>MECANISMOS DE SEGURIDAD CIUDADANA PARA LOS VIAJEROS QUE</b>		
<b>HACEN USO DE TERMINALES TERRESTRES .....</b>		<b>87</b>
4.1.	DELINCUENTES UTILIZAN TRANSPORTE INTERPROVINCIAL PARA DELINQUIR.....	87
4.2.	CASOS.....	88
4.2.1.	Atracadores.....	88
4.2.2.	Atraco en Apolo: en 300 kilómetros de carretera no existe un solo policía.....	91
4.3.	FUNDAMENTOS TÉCNICOS.....	92
4.3.1.	Implementación de arcos detectores de metales.....	92
4.3.2.	Que son los arcos detectores de metales.....	92
4.3.3.	¿Cómo funcionan los detectores tipo arco?.....	94
4.3.4.	Características principales del detector de arco.....	94
4.3.5.	Requisitos.....	95
4.3.6.	Funcionalidad.....	95

4.3.6.1.	PMD2 Plus .....	96
4.3.6.2.	Detector de metales de mano Super escáner portatil.....	99
4.3.7.	Sistemas de cámaras y monitoreo satelital.....	100
4.3.7.1.	Ventajas de las cámaras con GPS para buses para buses .....	101
4.3.7.2.	Beneficios de las cámaras con gps para buses. ....	102
4.3.7.3.	Sistema de cámaras DVRM - 5004.....	103
4.3.7.4.	Sistema de cámaras 6004 W/W3G.....	104
<b>CAPÍTULO V.....</b>		<b>107</b>
<b>5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NORMATIVA POSITIVA VIGENTE SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA REFERENTE A LAS TERMINALES TERRESTRES DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL.....</b>		<b>107</b>
5.1.	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	107
5.2.	CÓDIGO DE TRANSITO .....	112
5.3.	LEY GENERAL DE TRANSPORTE, LEY 165, DE 16 DE AGOSTO, 2011.....	112
5.4.	LEY 264, LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA PARA UNA VIDA SEGURA, DE 31 JULIO, 2012.....	113
5.5.	LEY 453, LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS Y DE LAS CONSUMIDORAS Y LOS CONSUMIDORES, DE 4 DICIEMBRE, 2013 .....	117
<b>CAPÍTULO VI.....</b>		<b>121</b>
<b>6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE ENCUESTAS SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN TERMINALES TERRESTRES .....</b>		<b>121</b>
6.1.	UNIVERSO DE ESTUDIO .....	121
6.1.1.	Encuestas realizadas a Funcionarios Policiales.....	121
6.1.2.	Encuestas realizadas a ciudadanos que sufrieron inseguridad social .....	130
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>		<b>132</b>
CONCLUSIONES.....		133
RECOMENDACIONES.....		136
<b>PROPUESTA DE LEY.....</b>		<b>138</b>
BIBLIOGRAFÍA .....		147
ANEXOS .....		156

### Índice de Tablas

	Pág.
<b>Tabla N° 1:</b> Uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses. ....	122



<b>Tabla N° 2:</b> Frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses. ....	123
<b>Tabla N° 3:</b> Razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre.....	124
<b>Tabla N° 4:</b> Conocimiento de la Seguridad Ciudadana .....	125
<b>Tabla N° 5:</b> Conocimiento de mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos.....	126
<b>Tabla N° 6:</b> Garantías de Seguridad Ciudadana para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales .....	127
<b>Tabla N° 7:</b> Niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental.....	128
<b>Tabla N° 8:</b> Mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses.....	129

### Índice de Gráficos

	<b>Pág.</b>
<b>Grafico N° 1:</b> Porcentaje del uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses. ....	122
<b>Grafico N° 2:</b> Porcentaje de frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses.....	123
<b>Grafico N° 3:</b> Porcentaje de razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre.....	124
<b>Grafico N° 4:</b> Porcentaje del conocimiento de la Seguridad Ciudadana.....	125
<b>Grafico N° 5:</b> Porcentaje del conocimiento de mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos.....	126
<b>Grafico N° 6:</b> Porcentaje de garantías de Seguridad Ciudadana para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales .....	127
<b>Grafico N° 7:</b> Porcentaje de niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental.....	128
<b>Grafico N° 8:</b> Porcentaje de mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses .....	129

# **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

# **PREVENCIÓN CRIMINAL Y SEGURIDAD CIUDADANA PARA LOS VIAJEROS QUE HACEN USO DE TERMINALES TERRESTRES**

## **1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Es un hecho innegable que la delincuencia en todas sus manifestaciones: robos, asesinatos, asaltos en medios de transporte, etc. ha crecido alarmantemente en los últimos años y no sólo en las ciudades de Bolivia, ahora este mal se trasladó a las carreteras. La falta de medios, de decisión política y la ausencia de normas son trabas en la lucha contra este problema. Los atracos violentos, los robos planificados y la delincuencia preocupan no solo a las autoridades, si no en sí misma a toda la ciudadanía ante la falta de políticas que implementen medios de prevención criminal y seguridad ciudadana.

Tal es el caso de delincuentes que operaron en un violento asalto armado se suscitó en la carretera de Patacamaya a Tambo Quemado. El bus de la empresa Trans Paraíso fue tomado por seis delincuentes armados que perpetraron un asalto violento que dejó como saldo una persona fallecida además de un herido.<sup>1</sup>

El terrible hecho delictivo tuvo lugar en la localidad de Cañaviri próximo a Patacamaya, donde seis atracadores armados que viajaban como pasajeros tomaron el bus de la empresa Trans Paraíso y procedieron a intimidar y disparar a los pasajeros. Cuando el bus estaba a 15 minutos de la localidad de Patacamaya, los hombres armados que viajaban como pasajeros tomaron el motorizado y procedieron a robar a los viajeros, “Tenían asentó peruano, los hombres habían estaban al interior de bus y de pronto se han puesto de pie y

---

<sup>1</sup> La Voz: Terror en carretera! Asaltan un bus, hay un muerto y heridos, Policial, La Paz, Diciembre de 2014.

han empezado a apuntar con sus armas a todos, incluso a uno le han disparado en el pecho y a otro en la cabeza” relato el chofer de Trans Paraíso en entrevista a la Red ATB.<sup>2</sup>

Al respecto nuestras terminales terrestres no cuentan con medidas de seguridad, tal cual en los aeropuertos donde se escanean el equipaje para detectar si transportan alguna elemento ilícito como es el caso de armas de fuego u otro elemento de peligrosidad para la integridad de las personas y del mismo transporte.

Asimismo no existen normas donde las flotas y servicios de transporte interdepartamental, interprovincial e internacional garanticen la seguridad de sus usuarios y el debido control para la prevención de este tipo de ilícitos.

En base a lo expuesto es ineludiblemente buscar y plantearse soluciones ante esta problemática: ***“Es ineludible la implementación de una norma jurídica que viabilice una estrategia jurídica para la prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres”.***

## **2. PROBLEMATIZACIÓN**

- a) ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de las personas usuarias de terminales y de transporte público interdepartamental, interprovincial y internacional ante la inseguridad de actos criminales como es el caso de los asaltos en plena carretera?
- b) ¿Existen políticas y estrategias técnicas que coadyuven a la prevención de delitos en vehículos de transporte público que realizan viajes?
- c) ¿Existen mecanismos competentes de fiabilidad para el control de pasajeros o usuarios de transporte de servicio público en carreteras que garantice la seguridad ciudadana?

---

<sup>2</sup> ATB: Asalto a bus que se dirigía a Iquique, Chile, deja una persona muerta, ATB Noticias, La Paz - Lunes, 15 / Dic / 2014.

- d) ¿Es necesario una norma jurídica que permita la implementación de una de mecanismos de control, prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres?

### **3. DELIMITACIÓN DEL TEMA**

#### **3.1. Delimitación temática.**

La presente investigación está dirigida al área del derecho público, enmarcado en el derecho de políticas de prevención criminal y seguridad ciudadana, puesto que se tratara la problemática de garantizar los derechos de los usuarios viajeros que hacen uso de terminales terrestres ante actos criminales.

#### **3.2. Límite temporal**

La presente investigación se la realizara con datos comprendidos en los periodos de la gestión 2014 al primer semestre de la gestión 2015. Esto debido a que se tiene como antecedente el asalto de una flota por delincuentes en pleno recorrido de una carretera internacional.

#### **3.3. Límite espacial.**

La investigación será focalizada y realizada en la ciudad de La Paz, tomando en cuenta datos de criminalidad sucedidos en las carreteras del mismo.

### **4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA**

#### **4.1. Fundamentación**

La seguridad de la cadena logística en el transporte interdepartamental, interprovincial e internacional, es el conjunto de acciones que se realizan para velar por el correcto y oportuno funcionamiento de las cadenas de suministro de transporte.<sup>3</sup> Bajo este concepto, se contemplan por tanto acciones para prevenir y mitigar los impactos de actos terroristas y criminales, que impidan la logística del transporte terrestre de larga distancia, como también de las medidas de seguridad a aplicarse desde su partida en los lugares de origen, que prevean mediante mecanismos de control el transporte de elementos peligrosos para la seguridad de los usuarios, tal como armas de fuego, armas punzo cortantes, explosivos, etc.

Partiendo que la delincuencia y criminalidad están ya presentes dentro de la realidad boliviana, donde organizaciones de delincuentes emplean el uso de medios de transporte terrestre de larga distancia para perpetrar actos ilícitos y criminales, en contra de la seguridad de los usuarios, tal cual se presenta con detalle en el siguiente caso:<sup>4</sup>

*Gualberto Chambi, (34) gerente de una empresa internacional de transporte pesado y padre de tres menores de 9, 7 y un año y medio, viajaba a Chile para realizar la compra de un automóvil; el bus en el que se trasladaba: Trans Paraíso; fue atracado el domingo 14 de diciembre al atardecer por cinco delincuentes que se encontraban entre los pasajeros y se presume eran liderados por delincuentes peruanos, que al arrebatarle los 20.000 dólares, con los que debía hacer la compra, le dispararon en la cabeza causándole la muerte y dejando en el desamparo a su esposa y tres hijos.*

*El domingo 14, en la carretera Patacamaya - Tambo Quemado (inmediaciones sector Cañaviri), a las 16.05 horas, el bus que realizaba viajes internacionales hacia Chile y en el que se transportaba Chambi, fue asalto a mano armada. Producto del hecho resultaron heridos Javier Vicente y Chambi, quien producto del*

---

<sup>3</sup>Pérez Salas, Gabriel: Seguridad de la cadena logística en Chile, CEPAL- Naciones Unidas, Martes, 29 Octubre 2013

<sup>4</sup> El Diario: Atraco a bus deja un fallecido, Sociedad, La Paz, 16 de Diciembre de 2014

*disparo de bala que le hicieron los delincuentes en la cabeza, falleció al llegar al Hospital Sagrado Corazón de Jesús de la zona Gran Poder.*

*Oscar Chávez, conductor de relevo del bus, relató que en el bus iban 28 pasajeros, entre ellos, se presume los cinco delincuentes armados.*

*Sin embargo, ya en horas de la noche, se conoció que los dos sospechosos admitieron que el grupo delincuencial estaba conformado por siete personas, todos varones cinco eran peruanos y estaban armados, además de que el atraco había sido planificado hace más de un mes.*

*Según los informes preliminares, el montó estimando que los delincuentes lograron llevarse fue de 100.000 dólares, en este monto de dinero también se encuentra contabilizado los 20 mil dólares que Gualberto Chambi llevaba consigo para la compra de una camioneta.*

## **4.2. Importancia**

Dado que este tipo de ilícitos se puede reproducir e incrementar los casos de criminalidad en este tipo de ilícitos es innegable el requerimiento de políticas de prevención criminal y mecanismos logísticos de seguridad ciudadana para los usuarios viajeros que hacen uso de terminales terrestres.

Lo cual el presente estudio es muy substancial, para desarrollar los mecanismos jurídicos que permitirán implementar mecanismos para el cumplimiento de las leyes vigentes sobre prevención criminal e inseguridad ciudadana de aplicación en terminal de buses interdepartamentales e interprovinciales.

## **5. OBJETIVOS DEL TEMA**

## **5.1. Objetivo General**

Proponer una norma jurídica de la cual emergerá una estrategia jurídica, para el tratamiento, prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres.

## **5.2. Objetivos Específicos**

- Analizar los antecedentes de la problemática que ocasionan los hechos criminales ante la ausencia de la seguridad logística de transporte terrestre de larga distancia.
- Establecer los efectos que ocasiona a la víctima y la inseguridad emergente de la misma como usuario de transporte terrestre de larga distancia.
- Determinar las necesidades, para el tratamiento preventivo y de lucha contra la inseguridad ciudadana en terminales de buses.
- Establecer los mecanismos jurídicos que viabilicen una estrategia jurídica, establecida por una norma, para desarrollar los mecanismos jurídicos que permitirán implementar mecanismos de cumplimiento de las leyes vigentes sobre prevención criminal e inseguridad ciudadana.

## **6. MARCO DE REFERENCIA**

### **6.1. Marco Histórico**

#### **6.1.1. Situación de la delincuencia y la justicia penal en el mundo.**

En su resolución 64/180, la Asamblea General pidió al Secretario General que, de conformidad con la práctica establecida, preparara un estudio sobre la situación de la delincuencia y la justicia penal en el mundo para presentarlo al 12° Congreso. El presente



informe contiene una descripción de las tendencias delictivas y la evolución de la delincuencia observadas desde el 11° Congreso de las Naciones Unidas sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, que tuvo lugar en Bangkok del 18 al 25 de abril de 2005. Se presentan las conclusiones preliminares del Undécimo Estudio de las Naciones Unidas sobre tendencias delictivas y funcionamiento de los sistemas de justicia penal, junto con información procedente de otras fuentes nacionales e internacionales de datos y estadísticas acerca de la delincuencia y la justicia penal, así como los principales resultados de los estudios basados en la población sobre la delincuencia.

### **6.1.2. Situación de la delincuencia en Bolivia**

Hasta hace cuatro gestiones atrás, en cinco urbes del país, la delincuencia creció en cuatro por ciento. El robo y robo agravado son los delitos más recurrentes,<sup>5</sup> los casos más graves se presentan en las cinco ciudades principales de La Paz, El Alto, Santa Cruz, Cochabamba y Sucre, donde el crimen organizado y los asaltos a mano armada son habituales en los reportes que a diario realiza cada dirección, de las 136 con las que cuenta la FELCC.

Según los datos de la FELCC, en el año 2011, a diario se atienden entre 25 y 30 casos en estas cinco ciudades, mientras que en el resto del país, no superan los 20. Los delitos más comunes son los cometidos contra la propiedad, robos agravados y atracos con muerte de personas.<sup>6</sup>

En tres gestiones analizadas existen variaciones considerables con relación a los delitos. Las estadísticas muestran que durante el año 2000 se recibieron 2.162 denuncias sólo referidas a atracos en el país, mientras que en 2008, hubo 3.429, un 58,6 por ciento más, y

---

<sup>5</sup> La Prensa: La delincuencia crece 4 por ciento en el país, Por Roberto Charca H. - La Prensa: Declaración del coronel Jorge Toro, director nacional de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), 22 de noviembre de 2011.

<sup>6</sup> La Prensa: La delincuencia crece 4 por ciento en el país, Por Roberto Charca H. - La Prensa: Declaración del coronel Jorge Toro, director nacional de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), 22 de noviembre de 2011.

en los primeros seis meses de 2011, la cifra superó las 7.419 denuncias con relación a 2000.<sup>7</sup>

“Estos datos corresponden a las diferentes divisiones. La mayor incidencia, el 41 por ciento, corresponde a la división Propiedades; el 35 por ciento, a Personas; Homicidios, con el 10 por ciento; Plataforma, el 11 por ciento, y Crimen Organizado, tres por ciento. Sólo en 2011 se ha incrementado en cuatro por ciento”.

La Paz. Respecto de la revelación hecha por él en ese entonces ministro de Gobierno, Wilfredo Chávez, con relación a La Paz como el departamento con mayor índice delictivo, el Director Nacional de la FELCC declaró que tanto La Paz como El Alto son consideradas como una sola unidad, empero aclaró que después de Santa Cruz, El Alto, específicamente, la segunda con relación a delitos.

La Policía atiende en La Paz 11.775 delitos; en Santa Cruz, 11.667; Cochabamba, 6.822, y Sucre, 3.121 casos.<sup>8</sup>

### **6.1.3. Historia de la terminal de buses de La Paz**

La Estructura Metálica que cobija a la Terminal de Buses, fue construida entre los años 1913 – 1917 a finales del siglo XIX para la Estación del Ferrocarril Guaqui – La Paz, habiendo sido financiada por la empresa “Bolivia RailwayCompany”. En el año 1925 fue utilizada como Aduana.

Este patrimonio arquitectónico y cultural fue diseñado por el Arquitecto Francés Gustave A. Eiffel y levantado por el constructor catalán Miguel Nogué.

---

<sup>7</sup> La Prensa: La delincuencia crece 4 por ciento en el país, Por Roberto Charca H. - La Prensa: Seguridad, La paz – Bolivia, 22 de noviembre de 2011.

<sup>8</sup> Ibidem.

La fachada original permitía ver a través de su arco vidriado el espacio interior con techo a dos aguas resaltando la majestuosa estructura metálica traída de Pittsburg.

Posteriormente, este gigante de acero, fue dedicado a la Aduana Nacional de Bolivia.

A fines de los años 70 y teniendo la necesidad de centralizar el transporte terrestre en la metrópoli paceña, el municipio a través de su burgomaestre Dn. Raúl Salmon de la Barra, decide ceder estos predios para ser adaptados y remodelados como Terminal de Buses en 1980.

La Terminal de Buses, como la conocemos hoy en día, festeja cada 16 de noviembre, su aniversario, celebrando con una misa de gratitud y ofrenda en la nave central.

Son embargo la actual terminal de Buse en el caso de la Ciudad de La Paz, no cuenta con las medidas de seguridad acorde a una metrópoli y la evolución de la delincuencia, para el control preventivo que prevea actos delictivos a los usuarios de estas instalaciones y de las empresas operadoras que transportan viajeros a distintos destinos ya sea al interior o exterior del país.

## **6.2. Marco Teórico**

La presente investigación se guiara bajo la doctrina y teorías constitucionales de los derechos fundamentales, para las concepciones de orden general. En cuanto a las teorías específicas que sustentaran la investigación, serán enfocadas bajo la corriente liberal de los derechos fundamentales ya que la Seguridad Ciudadana consiste en proteger los derechos fundamentales y la integridad personal; en consecuencia el ejercicio de los derechos naturales de cada hombre sólo tiene los límites que aseguren a los otros miembros de la sociedad, el disfrute de los mismos derechos. Esos límites no pueden estar determinados en

la ley<sup>9</sup> como es el caso de estar sujeto a la protección de la inseguridad ante hechos criminales. Para lo cual en el transcurso de la investigación se realizaron los planteamientos jurídicos y doctrinarios para demostrar la viabilidad del presente estudio.

## **6.2.1. Marco Teórico General**

### **6.2.1.1. Delincuencia**

La delincuencia se refiere a un conjunto de actos en contra de la ley, tipificados por la ley y merecedores de castigo por la sociedad, en diferentes grados. Se podría definir también como una conducta por parte de una o varias personas que no coinciden con las requeridas en una sociedad determinada, que atentas contra las leyes de dicha sociedad. Debido a ello, la delincuencia puede diferir según el código penal de cada país. Generalmente, se considera delincuente a quien comete un delito en reiteradas ocasiones, llegando a ser considerado también, como un antisocial, recalcando el hecho que este tipo de acciones atentan contra el normal funcionamiento de nuestra sociedad, poniendo en peligros de diferente naturaleza a sus miembros.

Sin duda la delincuencia es uno de los temas que más preocupa a la sociedad actual, debido principalmente al aumento del número de delincuentes y a que cada vez sean más los menores que cometen delitos. La delincuencia más común es la llamada delincuencia menor, que normalmente es cometida por una persona o un grupo menor. Los delitos cometidos pueden ser de carácter menor o también llegar a ser graves y clasificados, pero no son de grandes proporciones, es decir, no son cometidas por grupos organizados ni planeadas para afectar en gran manera a la sociedad. Se incluyen aquí delitos como asaltos, carterismos, robos, fraudes, violaciones, vandalismo, grafitis y pinturas en muros y monumentos, entre otros.

---

<sup>9</sup>Vecchio, Giorgio del, *La déclaration des droits de l'homme et du citoyen dans la révolution française*, Roma, édition Fondation Européenne Dragan, 1968, p. 39.

En cuanto a la delincuencia más grave, se denomina delincuencia organizada e implica una organización o grupo mayor y un delito de grandes proporciones que puede ser de carácter intermedio o mayor. Pueden incluir los mismos delitos de la delincuencia menor pero por ser ejecutada por grupos organizados, a los distintos delitos se les llama industria. Así, se podría hablar de industria del robo, industria del secuestro, etc.

Además de estar aumentando la delincuencia, cada vez es más violenta. Anteriormente era más común que el delincuente usara la fuerza sólo en caso de necesidad, pero hoy, la mayoría primero agrede y luego comete el delito, como en el caso de los robos con violencia y a mano armada. Lo que más preocupa es que los menores se están volviendo los protagonistas. En todo Latinoamérica la edad promedio del primer delito ha pasado de los 15 años a los 12 años. En Estados Unidos, 1 de cada 9 niños son llevados a tribunales. Otro factor en ascenso es el delito cometido por mujeres. El promedio internacional es de 1 mujer cada 17 hombres.

Se han realizado muchas investigaciones para tratar de descubrir los factores que han influido en aquellos que delinquen, llegando a destacar problemas como la pobreza y la exclusión social, el desempleo y la vagancia, la deserción escolar, las desigualdades, la personalidad, la disfunción en la familia, entre otros. Otras teorías apuntan también a problemas biológicos o genéticos.

En cuanto a los castigos que existen hacia los delincuentes, destacan las multas y la prisión, que es el sistema aplicado en todos los países occidentales y en casi todo el mundo. Además, para los delitos más graves existe la pena de muerte en cien países. Desde el punto de vista psicológico y sociológico, estos castigos no son efectivos, debido a que siempre existe la tendencia al aumento de la delincuencia, a pesar de que el castigo siempre se ha aplicado. Los nuevos estudios como la Criminología, sostienen que para frenar la delincuencia, se debe someter a los individuos a tratamientos psicológicos, educativos, y buscar métodos efectivos para reinsertarlos en la sociedad. En el caso de los niños con

padres privados de libertad, se espera que puedan ser incluidos en hogares, lo que disminuiría su tendencia a la delincuencia.

## **6.2.2. Marco Teórico Específico**

### **6.2.2.1. Seguridad Ciudadana**

Desde hace más de una década el concepto de la seguridad ciudadana domina el debate sobre la lucha contra la violencia y la delincuencia en América Latina. La expresión está conectada con un enfoque preventivo y, hasta cierto grado, liberal a los problemas de violencia y delincuencia. El término pone énfasis en la protección de los ciudadanos y contrasta con el concepto de la seguridad nacional que dominaba el discurso público en décadas pasadas y que enfocaba más en la protección y la defensa del Estado.

Existen múltiples conceptos y nociones del término "seguridad ciudadana" y su contenido concreto puede variar considerablemente dependiendo del actor o autor quien lo utilice. Por ejemplo, no hay un consenso si la seguridad ciudadana se refiere también a riesgos o amenazas de tipo no intencional (accidentes de tránsito, desastres naturales) o de tipo económico y social. Un punto en que sí concuerdan la gran mayoría de autores es que el término referencia a dos niveles de la realidad:

Primero, se refiere a una condición o un estado de un conjunto de seres humanos: a la ausencia de amenazas que ponen en peligro la seguridad de un conjunto de individuos. En ese sentido, el término tiene un significado normativo. Describe una situación ideal que probablemente es inexistente en cualquier lugar del mundo, pero que funciona “como un objetivo a perseguir”, por ejemplo, define la seguridad ciudadana como “la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional (violento o pícaro) por parte de otros”.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> PNUD: Venciendo el temor: (in) seguridad ciudadana y desarrollo humano en Costa Rica, Informe Nacional de Desarrollo Humano 2005. San José: PNUD. p. 35.

Segundo, se refiere a políticas públicas encaminadas a acercar la situación real a la situación ideal, es decir, se refiere a políticas que apuntan hacia la eliminación de las amenazas de seguridad o hacia la protección de la población ante esas amenazas. En ese sentido, el término se refiere a prácticas sociales totalmente existentes.

Se entiende por Seguridad Ciudadana, para efectos de la Ley, a la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia, y la utilización pacífica de las vías y espacios públicos. Del mismo modo, contribuir a la prevención de la comisión de delitos y faltas. La Educación vial tiene por objetivo desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes y delitos viales.

#### **6.2.2.2. La Seguridad**

La seguridad es certeza, tranquilidad, calma, la seguridad física como parte del orden, permite al ser humano, *"moverse en un ambiente de certidumbre. Esta problemática crea frente a una necesidad vital la explicación de la dimensión estimativa de las conductas que ponen en ejercicio el valor seguridad. El logro de la realización de la comunidad iuspolítica, su garantía sin la necesidad de lucha y violencia; la confianza donde los planteos de la certeza se subjetivan en la certidumbre, nos abren el camino de las conductas que ejercen la seguridad en el medio iuspolíticosocial. El mundo político contemporáneo, se caracteriza por el estado de ansiedad que trasciende al existente político. El mismo, se configura ante la quiebra estimativa a mundanal a través del desorden, la inseguridad y la impotencia... Sólo la revisión de la dimensión valorativa*

*mundanal puede salvar la crisis que atraviesa el hombre de nuestro siglo en la perspectiva iuspolíticosocial".<sup>11</sup>*

La seguridad de la integridad física del ser humano es la más elemental exigencia del gobernado, siendo obligación del poder público alejar y protegerlo de cualquier violencia que ponga en peligro su integridad, ya fuera de los propios servidores públicos o de terceros.

El segundo de los sagrados derechos del hombre y del ciudadano se apoya en *"La meta de toda asociación política es la conservación de los derechos naturales e imprescriptibles del hombre. Estos derechos son la libertad, la seguridad y la resistencia a la oposición".<sup>12</sup>*

La seguridad física del hombre es uno de los derechos naturales más antiguos, constituye el derecho a conservar su integridad psicosomática, ajena a torturas, violencia, lesiones o cualesquier otro tipo de lesión externa. Las contribuciones se han justificado en la medida en que sirven para garantizar la seguridad física de los gobernados.

### **6.3. Marco Conceptual**

#### **a) Criminal**

Adjetivo. Relativo al crimen (v.) y. por extensión, al delito en general. | Propio del Derecho Criminal o Penal. | Substantivo. Autor de un crimen o grave delito.<sup>13</sup>

#### **b) Criminalidad**

Calidad o circunstancia que hace que una acción sea criminosa. | Número de los crímenes cometidos en un territorio y tiempo determinados.

En esta segunda acepción, la criminología y la criminalística (v.) tienen gran importancia social, por cuanto sirven para determinar estadísticamente la cuantía

---

<sup>11</sup> Herrera Figueroa - Julia Escobar, en Enciclop. Jurid. Omeba, T. XXI, Bs. As. 1966, Pág. 99-102

<sup>12</sup> Paine, T. "Derechos del Hombre" Alianza Ed. Madrid, 1984, Pág. 110

<sup>13</sup> MANUEL OSSORIO: Dicc. de Ciencias Jurídicas Políticas y sociales, Editorial: HELIASTA, Buenos Aires – Argentina, 2002. p. 220.



total o clasificada de los delitos y su diferenciación por el sexo, edad, raza, religión y otras circunstancias de interés.<sup>14</sup>

**a) Inseguridad**

Se Define a la inseguridad como la falta de seguridad. Este concepto, que deriva del latín securitas, hace referencia a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo, o que es cierto, firme e indubitable.

**c) Prevención**

Prevención Preparación, disposición anticipada de lo necesario para un fin. | Previsión. | Anticipado conocimiento de un mal o perjuicio. | Preocupación. | Remedio o alivio de inconveniente o dificultad. | Anticipación que en el conocimiento de una causa toma un juez con relación a otros también competentes. | Práctica de las diligencias necesarias para evitar un riesgo. | Aversión, repugnancia. | Concepto desfavorable de una persona o parcial contra ella. | En lo penal, finalidad atribuida a la ley para contener con su amenaza los impulsos delictivos. Todo ello de acuerdo con los enfoques jurídicos y contiguos de la voz en el Diccionario de Derecho Usual.<sup>15</sup>

**d) Medidas de Seguridad**

En la actualidad, muchos penalistas destacados consideran que la disciplina que nos ocupa debe abarcar también otro aspecto de suma importancia, el relacionado con las medidas de seguridad, que podrían ser consideradas también como de prevención del delito y de protección tanto de la sociedad como del delincuente. Estos tratadistas, entre los que corresponde mencionar a Jiménez de Asúa, Sebastián Soler y Fontán Balestra, difieren en la apreciación de muchos conceptos, pero coinciden en considerar la posibilidad de la existencia de una "peligrosidad latente" cuya eclosión debe evitarse mediante lo que genéricamente denominan medidas de

---

<sup>14</sup> *Ibíd.* p. 221

<sup>15</sup> MANUEL OSSORIO: *Dicc. de Ciencias Jurídicas Políticas y sociales*, Editorial: HELIASTA, Buenos Aires – Argentina, 2002. p. 768.

seguridad. En consecuencia, los delincuentes, además de sufrir la aplicación de la sanción retributiva, representada por la pena específica, deberían ser sometidos también a un tratamiento o fiscalización adecuados que eviten nuevas manifestaciones de su tendencia perversa o antisocial. Las medidas de seguridad están destinadas a proteger a la sociedad de la exteriorización de esas tendencias que se encuentran larvadas en muchos individuos marginales, pero la dificultad con que tropieza el jurista estriba en que dichas medidas deben ser administradas con suma cautela, para no lesionar el auténtico contenido de la libertad individual. Además, su elaboración y planteamiento deben hacerse con la colaboración de antropólogos, psicólogos y psiquiatras que puedan precisar científicamente los elementos de peligrosidad de cada sujeto en estudio. Las medidas de seguridad presentan también un especial interés en el tratamiento de los menores delincuentes y abandonados, como también en el de los individuos "inimputables" que, habiendo incurrido en delito, no pueden ser sancionados por la ley penal común. Entre tales medidas, por demás similares a las penas auténticas en bastantes casos, figuran el internamiento en casas de custodia o de trabajo, en reformatorios o manicomios; en la presentación frecuente a las autoridades; en la prohibición de residir en ciertos lugares; en la expulsión al extranjero. En las etapas más duras de la represión soviética, contra fracciones discrepantes del mismo partido gobernante, se llegó a aplicar la muerte como simple medida de seguridad.<sup>16</sup>

**e) Seguridad de Los Medios de Transporte**

La referente a unos y otras, su normal funcionamiento y subsistencia, se garantiza con la expresión de los delitos contra la seguridad de los medios de transporte y comunicaciones<sup>17</sup>

## **7. HIPÓTESIS DE TRABAJO**

---

<sup>16</sup> MANUEL OSSORIO: Dicc. de Ciencias Jurídicas Políticas y sociales, Editorial: HELIASTA, Buenos Aires – Argentina, 2002.

<sup>17</sup>Ibidem.

*“Con la implementación de una norma jurídica que viabilice una estrategia jurídica que aplique tecnología preventiva pública ante la inseguridad y criminalidad, se garantizará y prevendrá la seguridad ciudadana e integridad personal de los viajeros que hacen uso de terminales terrestres”*

## **7.1. Variables**

### **7.1.1. Variable independiente**

La variable independiente esta constituido por:

*Con la implementación de una norma jurídica que viabilice una estrategia jurídica que aplique tecnología preventiva pública ante la inseguridad y criminalidad*

### **7.1.2. Variable dependiente**

La variable dependiente está constituido por:

*la seguridad ciudadana e integridad personal de los viajeros que hacen uso de terminales terrestres*

## **7.2. Unidades de análisis**

Las unidades de análisis son:

- Incremento de la delincuencia y la criminalidad
- Doctrina y teorías sobre tecnología preventiva publica
- Constitución política del estado
- Normas de seguridad ciudadana y derechos de los usuarios

## **7.3. Nexo Lógico**

Constituida por:

*se garantizara y prevendrá*

## **8. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS**

### **8.1. Tipo de Estudio**

Analítico - Descriptivo: Se emplea este método por la modalidad que se hará en el análisis sobre el tema y en la descripción de los datos recopilados.

### **8.2. Diseño de investigación**

No experimental: Ya que no se realizara pruebas de análisis de tipo experimental, o de laboratorio sociológico, basándonos en aspectos bibliográficos y Facticos, en el análisis de las fuentes a recopilar, como también en el análisis de datos del trabajo de campo (encuestas).

### **8.3. Métodos**

#### **8.3.1. Generales**

##### **8.3.1.1. Método Inductivo**

Se utilizará este método, puesto que se analizara los problemas e inconvenientes de la problemática, para llegar a establecer conclusiones de orden general.

##### **8.3.1.2. Método deductivo**

Se empleara este método, en la etapa inicial de la investigación, considerando que la conclusión está implícita en las premisas. Por lo tanto, supone que las conclusiones a las cuales se quieren llegar para la creación de un mecanismo jurídico que viabilice la aplicación de tecnología preventiva pública ante la inseguridad y criminalidad; Lo social sigue necesariamente a las premisas: si el razonamiento deductivo es válido y las premisas son verdaderas, la conclusión sólo puede ser verdadera.

#### **8.3.1.3. Método Teórico**

Se utilizará este método, que permitirá rebelar las causas y relaciones de características de la problemática en base a fundamentos teóricos y estudios realizados sobre la materia.

#### **8.3.1.4. Método de Análisis**

Se empleara este método, ya que determinara la separación mental o material del objeto de investigación en sus partes integrantes para descubrir los elementos esenciales que la conforman.

#### **8.3.1.5. Método Sociológico**

Estableceremos la relación directa que concurre entre el nacimiento de las nuevas normas del Derecho, con las insuficiencias jurídicas que existen en la sociedad.

### **8.3.2. Específicos**

#### **8.3.2.1. Método Jurídico**

Método con lo cual se establecerá, los principios jurídicos generales, que determinaran las consecuencias que derivan de tales principios y su concordancia con las instituciones en vigor con las normas positivas. Lo cual permitirá interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico

### **8.3.2.2. Método Exegético**

Será utilizado para estudiar o interpretar las normas legales y no otras fuentes o partes del derecho es el método de interpretación por el cual se estudia artículo por artículo las normas jurídicas.

## **9. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS**

La técnica a utilizar en la presente investigación son:

- Revisión bibliográfica.- En el campo de recolección de datos doctrinarios y fundamentos jurídicos, en base a libros y publicaciones.
- Revisión de documentos.- En la selección y discriminación de documentos, inherentes a casos relacionados con la problemática.
- Trabajo de campo.- En la realización de encuestas.

# **DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA**

## INTRODUCCIÓN

Uno de los problemas que más afecta al desarrollo social es la seguridad de todos sus miembros, la misma que garantiza la seguridad jurídica y el estado de derecho, sin embargo el crecimiento de la misma sociedad, también implica el crecimiento de la delincuencia y la violencia emergente de la misma, donde los mayores afectados son las personas con consecuencias a su integridad física, psicológica y moral, son víctimas de traumas psicológicas, lesiones en su humanidad e incluso pérdida de la vida,

Es de esta manera que en fecha 14 de diciembre de 2014, la persona que responde al nombre de Walter Chambi que tenía toda la intención de prosperar en esta vida y su pretensión era el adquirir un vehículo motorizado en Chile Iquique, para ello tomo los servicios de transporte interdepartamental y abordo un bus perteneciente a la Empresa de Transporte Internacional “TRANS PARAÍSO”, de la ciudad de El Alto con 20.000 \$us., en su poder, sin imaginarse que eran sus últimos momentos de vida. Porque cinco sujetos habrían abordado el mismo bus con armas de fuego y a la altura de la localidad de Cañaviri a 10 kilómetros de Patacamaya pasando la tranca asaltaron a los pasajeros que tomaron el servicio y robaron sus pertenencias con la trágica y lamentable muerte de Walter Chambi quien sufrió un disparo en la cabeza y robaron 20.000 \$us., sin ninguna contemplación por parte de los delincuentes y dejaron a tres hijos en la orfandad.

Es en este sentido que la presente investigación analiza y expone una serie de aspectos para proponer fundar los elementos necesarios y lograr medidas de seguridad en las terminales departamentales para que las personas que hagan uso de los servicios tengan la mínima seguridad que las mismas llegaran a sus destinos finales sin que ello les cueste su vida, o sufran traumas psicológicos en las que afectaría a su normal desarrollo y consiguientemente toda su familia siendo esta la célula de la sociedad.



# **CAPÍTULO I**

## **1. ANTECEDENTES DEL INCREMENTO CRIMINAL EN EL CONTEXTO DE LA REALIDAD BOLIVIANA**

### **1.1. ANTECEDENTES DEL INCREMENTO CRIMINAL.**

Bolivia no está entre los países más violentos de la región, pero su tasa anual de criminalidad, medida en cantidad de homicidios por cada 100.000 habitantes, ha crecido un 70% en los últimos 10 años. En la Cumbre Nacional de Seguridad Ciudadana de 2016, el ministro de Gobierno, Carlos Romero, informó de que la tasa para 2015 es de 10,8/100.000. Esto representa un aumento de un 71% con respecto a 2006, cuando la tasa era de 6,28. Romero, sin embargo, prefiere ver que “En 2012, la proporción era 12,1/100.000, ha bajado”.<sup>18</sup>

La mayoría de los estudios de opinión pública realizados en el Estado Plurinacional de Bolivia en los últimos quince años señalan que los principales problemas identificados en Bolivia son de tipo económico y social.

Hace unos cuantos años atrás -hasta la década de los años 90- Bolivia fue vista como un país dentro de América del Sur con bajos índices de violencia, delincuencia, criminalidad e inseguridad ciudadana, sin embargo la realidad se fue modificando paulatinamente, gracias a factores estructurales como coyunturales, principalmente dirigidos a la crisis económica,

---

<sup>18</sup> ABI: “El índice de criminalidad en Bolivia creció un 70%” La Paz – Bolivia 18 Abril, 2016

el crecimiento urbano, el masivo éxodo rural, el crecimiento de la pobreza, la falta de empleos, el incremento del desempleo, la crisis urbana, la crisis de los principales agentes de socialización y la creación de nuevas formas de delincuencia e inseguridad ciudadana.

Ahora las autoridades policiales, emiten un informe en la que dan a saber que la delincuencia esta abigarrada en las ciudades del eje troncal hablamos de las ciudades principales del Estado Plurinacional de Bolivia, La Paz junto con la ciudad más joven y de gran crecimiento gracias al éxodo rural El Alto, Santa Cruz, Cochabamba y Sucre, donde los asaltos a mano armada están proliferando gracias al crimen organizado.

Dos mineros auríferos fueron asaltados el lunes por la tarde en la zona El Tejar de la ciudad de La Paz; habían vendido 223 gramos de oro. Cuatro sujetos armados les interceptaron y, tras efectuar disparos, les arrebataron Bs 40.000, producto de la transacción.<sup>19</sup>

Esta apretada revisión de los datos estadísticos provenientes de organismos policiales, pone en evidencia el hecho de que una buena parte de la población Boliviana no se siente segura y que la inseguridad ciudadana se ha constituido en un mal social muy difundido, latente, sordo y frecuente que se está convirtiendo en pan amargo de todos los días.

Así tenemos los datos del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE BOLIVIA (INE), se puede apreciar el incremento alarmante de la delincuencia e inseguridad ciudadana cotejado según las denuncias presentadas desde los años 2000 al 2013.

### **1.1.1. Denuncia de los casos de delitos comunes de mayor incidencia Bolivia.**

#### **I. DELITOS CONTRA LA INTEGRIDAD CORPORAL Y SALUD.<sup>20</sup>**

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013

<sup>19</sup> La Razón (Edición Impresa)/Katya Valdes/La Paz 01:36/22 de julio de 2015

<sup>20</sup> Instituto Nacional de investigaciones de Bolivia-Estadística Social

5.275	5.087	4.926	5.036	6.108	6.758	6.106	7.453	7.909	9.201	9.646	10.270	11.211	12.665
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------

## II. DELITO DE HOMICIDIO.<sup>21</sup>

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.078	2.957	2.610	2.565	3.748	876	2724	1.013	1.216	1.130	2.299	2.586	1.457	2.516

## III. DELITO DE VIOLACIÓN, ESTUPRO Y ABUSO DESHONESTO.<sup>22</sup>

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2.727	2.198	1.739	1.756	2.210	1.076	1.725	1.982	2.168	2.560	3.485	3.093	4.361	4.316

## IV. DELITO DE ESTAFA Y OTRAS DEFRAUDACIONES.<sup>23</sup>

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
5.939	4.639	2.670	2.674	3.662	3.570	3.458	3.421	4.076	4.807	5.562	5.713	6.884	7.411

## V. DELITO DE ROBO.<sup>24</sup>

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
16.794	17714	15.134	14.589	12709	12542	12766	15436	18597	19242	18165	17587	21677	22549

Según los datos estadísticos se evidencia un alto crecimiento de la delincuencia y consiguientemente de la inseguridad ciudadana, muy especialmente frente a los delitos contra la propiedad específicamente ante el delito de robo, la estadística arroja y muestra datos que las ciudades donde se encontraría mayor índice de delincuencia sería La Paz, El Alto, Santa Cruz, Cochabamba y Sucre

<sup>21</sup>Ibidem.

<sup>22</sup>Ibidem.

<sup>23</sup>Ibidem.

<sup>24</sup>Ibidem.

## **1.2. ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LA INSEGURIDAD CIUDADANA SEGÚN LA REALIDAD BOLIVIANA.**

La concentración de la población en regiones metropolitanas de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz trae consigo un panorama nuevo de las necesidades y demandas de la ciudadanía, una de ellas es la seguridad ciudadana que influye en la calidad de vida de las personas.

De acuerdo al séptimo informe Nacional sobre Desarrollo Humano del Programa de Naciones Unidas (PNUD) denominado "El nuevo rostro de Bolivia, transformación social y metropolización", de cada 10 personas siete consideran que la seguridad ciudadana tiene un impacto significativo en su calidad de vida, mientras que el 2 por ciento indica que no le afecta en nada.

*“La inexistencia de un proceso de planificación de entornos urbanos seguros, provisión de servicios básicos y procesos de integración ciudadana han generado condiciones para el incremento y complejización del fenómeno de la inseguridad ciudadana”.*<sup>25</sup>

Entre los factores que influyen en la inseguridad ciudadana, según el documento del PNUD, están las nuevas estructuras familiares, una de ellas son los “hogares monoparentales”, en los que una sola persona adulta, en muchos casos mujer, se hace cargo de la familia con la ayuda de los hijos quienes también se ven obligados a trabajar.

Aunque la presencia de la mujer en distintos ámbitos fuera del hogar alcanza mayores porcentajes, todavía persisten prácticas sociales e imaginarios que asumen que el hogar es su lugar propio y que su función principal es el cuidado de la familia. “En muchos casos, el

---

<sup>25</sup>Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD: “El nuevo rostro de Bolivia TRANSFORMACIÓN SOCIAL Y METROPOLIZACIÓN”, La Paz – Bolivia, Diciembre de 2015.

incumplimiento de este rol que asigna la sociedad a las mujeres puede generar violencia hacia ellas” y en varios casos en presencia de los niños con la posibilidad de que en el futuro incurran en comportamientos delictivos.

Un segundo factor, es la presencia de “facilitadores de delito y la violencia”, es decir, que el consumo de alcohol, el tráfico de drogas y el acceso a armas de fuego son impulsores de la inseguridad. *“El fácil acceso y empleo de armas de fuego constituye una importante amenaza para la seguridad ciudadana, en tanto existe el potencial de que los conflictos (...) deriven en situaciones letales”.*

Contextos urbanos inseguros, que tienen relación con la baja de crecimiento de las ciudades ha significado que muchos espacios urbanos se degraden, lo que facilita las oportunidades de delinquir o influye en la percepción de la inseguridad ciudadana.

Otro factor, según el informe del PNUD, es el debilitamiento de los lazos sociales y los valores compartidos de una comunidad.

*“Mientras menos unida permanece una comunidad, más probable es que puedan generarse comportamientos violentos en su interior”.* Por último, se observa que el rápido crecimiento urbano tiende a ser asociado con niveles bajos de confianza en la Policía y sistema judicial. A esto se suma, la carencia de infraestructura y bajo acceso a los servicios que estas dos instancias ofrecen a la población.

Entonces, concluye el documento, “la concentración de altos porcentajes de delitos en las regiones metropolitanas de Bolivia y el aumento de la percepción de inseguridad de los ciudadanos en los últimos años plantean el desafío de enfocar de modo distinto la seguridad ciudadana”.

Pone énfasis en que la “cifra oculta del delito” en Bolivia es del 74 por ciento (es decir sólo tres de 10 personas denuncian el delito del cual han sido víctimas).<sup>26</sup>

### **1.2.3. ASALTOS Y ATRACOS.**

Primero debemos comenzar conceptualizando el delito de Robo.

Por mucho tiempo en el derecho romano, el hurto y el robo aparecen como delitos indiferenciados, el proceso de separación se produce por influencia del derecho germánico hasta llegar más tarde, a la etapa de la codificación europea. La rapiña en el derecho romano estaba contenida en el concepto de furtum la diferencia entre hurto y robo aparece recién hacia el fin de la Republica.<sup>27</sup>

Los hechos violentos fueron perseguidos, en el antiguo derecho, como crimen vis, a través de la lex julia, mientras que los perpetrados con violencia sobre las personas fueron penados de acuerdo a la prescripciones de la lex cornelia de sicariis. Las penas para estos delincuentes (latrones, grassatores) fueron muy severas, pudiendo citarse como las más graves la muerte en la horca y la condena a las bestias.<sup>28</sup>

El Robo, pues, es un hurto agravado por la violencia que se ejerce como fuerza en las cosas o como violencia sobre las personas, o sea por los medios perpetrados para lograr el apoderamiento o consolidarlo.<sup>29</sup>

Entonces el robo es la apropiación de bienes y objetos a través del uso de la violencia, la intimidación en las personas o la imposición de la fuerza sobre las cosas.

---

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> RODRIGUEZ DE VESA, JOSE M. Derecho penal español, “Parte Especial”, Madrid, 1980. P. 428. En igual sentido. Muñoz Conde Francisco. Derecho penal, “Parte Especial”, 8º ed. Tirant lo Blanch, Valencia. 1991. P. 228, Buompadre Jorge. Derecho penal, “Parte especial”. Tomo I, Argentina. 2000. p. 63.

<sup>28</sup> CUELLO CALON, Eugenio, Derecho Penal, “Parte especial”, 7ª ed., Bosch, Barcelona, 1949. P. 759. en igual sentido, Buompadre Jorge. Derecho penal, “Parte especial”. Tomo I, Argentina. 2000. p. 63.

<sup>29</sup> CREUS CARLOS-Derecho Penal, “Parte Especial”, Tomo I, p. 417.

Definido el concepto del delito de Robo, debemos entender que los conceptos de ASALTO y ATRACO son distintos. Los asaltos hacen referencia a los robos perpetrados materializados en los domicilios particulares y los atracos son aquellos robos que se efectúan en diferentes espacios públicos y/o en los vehículos, constituido en violencia material y simbólica. En los asaltos y atracos los bolivianos ven una amenaza persistente para su seguridad y tranquilidad, porque a diario se reportan, robos a domicilios, departamentos, viviendas, negocios, tiendas, comercios, oficinas públicas y a personas particulares la mayoría trata de robo patrimonial y de robo a particulares o sea en un contexto muy llano de robo.

En materia de criminalidad el delito de robo no es nuevo, pero si es nuevo los modernos mecanismos y nuevas modalidades de acción perpetrados por bandas de criminalidad organizada que utilizan armas de fuego de largas y cortas, realizando el seguimiento de viviendas, tiendas, oficinas públicas y personas a través de filmadoras cámaras fotográficas, celulares, teléfonos, motocicletas y vehículos posibilitando seleccionar a sus víctimas para luego huir sin mayores contratiempos.

Los testimonios que dan cuenta sobre los días previos a efectuarse el delito manifiestan que se vio a personas sospechosas rondando la zona, a pie o en vehículos y que al momento del robo portaban armas de fuego, para luego huir en automóviles o motocicletas que los estaban esperando de igual manera escuchar los delincuentes se comunican por los celulares para avisar que los ocupantes de algún inmueble han salido o que el propietario de algún inmueble han salido o que el propietario de algún vehículo lo ha dejado estacionado momentáneamente. Por otro lado, no es casual que muchas víctimas hayan percibido ciertas “marcas” o “grafittis” en las fachadas de sus domicilios como cierta “información clave” entre los delincuentes, pues al cabo de ciertos días la casa fue robada. Los atracos que tienen distintos modos operandi, como son los robos al paso, el robo en vehículos y el robo premeditado, los bolivianos son víctimas de delincuentes profesionales

u ocasionales, de los llamados en la jerga policial descuidistas, lanceros, cumbreras o pildoritas y cogoterros.

### **1.3. ROBO EN CARRETERAS**

Uno de los fenómenos asociados a la delincuencia organizada es el robo en carreteras; este afecta a los particulares que viajan de un departamento a otro o de un estado a otro, a las empresas de transporte de pasajeros y a aquellas empresas nacionales y extranjeras que transportan pasajeros y/o mercancías por vía terrestre. La evolución de la incidencia de este tipo de delitos y de las reacciones de los empresarios, hacen suponer que las acciones de las autoridades, respecto de la atención de este fenómeno no han sido las más adecuadas.

Las pérdidas que la inseguridad genera entre los miembros de la industria del transporte superan millones de dólares anuales, por lo que implican un grave perjuicio a uno de los sectores más importantes de la economía nacional e impactan en las decisiones de inversión de empresas extranjeras.

El robo en carreteras requiere de la atención urgente de las autoridades. Por un lado, las legislaciones locales son sumamente heterogéneas, lo que dificulta la coordinación necesaria en las investigaciones, el rastreo de mercancías y la seguridad de transportistas y pasajeros. Asimismo, los casos de robo que caen bajo la responsabilidad de la autoridad son cada vez más escasos, aparentemente, sin que exista una razón sustentada por la ley.

Dicho fenómeno es también uno de los menos estudiados por las organizaciones de la sociedad civil y en los que existen más lagunas sobre la competencia de los diferentes órdenes de gobierno: ¿quiénes deben hacerse cargo de la investigación y sanción del delito?, ¿cómo deben coordinarse las autoridades de dos o más entidades del país en casos donde las bandas organizadas operan más allá de las fronteras?



Las necesidades de seguridad de los transportistas han rebasado las capacidades del Estado, lo que genera espacios para empresas de seguridad privada y localización de vehículos y mercancías, que muchas veces no están certificadas y operan de manera paralela a aquellas que han sido certificadas y autorizadas por el Estado.

## CAPÍTULO II

# 2. ORDEN PÚBLICO Y LA SEGURIDAD CIUDADANA

### 2.1. EL ORDEN PÚBLICO

Resulta de todo punto innegable el hecho de que a lo largo de la historia de nuestro ordenamiento jurídico, como a continuación apreciaremos, el concepto de orden público goza de una gran tradición, como cláusula limitadora del ejercicio de los más variados derechos y libertades públicas.<sup>30</sup> Y ello no ha sido tanto consecuencia directa del interés que hubiera podido despertar intrínsecamente la noción de orden público para la doctrina, como el cambio transcendental de la función que ha desempeñado a través de la evolución de la historia constitucional.<sup>31</sup>

En este sentido, son ciertamente reveladoras las palabras de CARRO-FERNÁNDEZ VALMAYOR: *“Es sabido cómo la noción de seguridad y orden públicos, entendida unitariamente, acabó siendo, a través de un proceso de reducción conceptual del concepto de policía en el Estado preconstitucional, el contenido mismo de la actividad policial y una técnica de intervención en la esfera de libertad de los particulares”*.<sup>32</sup>

Más allá de este razonamiento, se puede afirmar que pocas veces se ha tenido claro el significado, y sobre todo el alcance, del orden público como límite al legítimo ejercicio de

---

<sup>30</sup> GONZÁLEZ PÉREZ, J., Comentarios a la Ley de Orden Público, Ed. Abella, Madrid, 1971, p. 31.

<sup>31</sup> MARTÍN RETORTILLO BAQUER, L., El orden público como límite-impreciso y creciente- del ejercicio de los derechos, Ed. Civitas, Madrid, p. 19-20.

<sup>32</sup> CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Sobre los conceptos de orden público, seguridad ciudadana y seguridad pública», en: Revista Vasca de Administración Pública, nº 27, p. 11.

un derecho.<sup>33</sup> Y ello resulta preocupante si tenemos en cuenta que el orden público desempeña esa función, entre otras, en múltiples órdenes del Derecho, ya que según el sector del ordenamiento en el que este concepto despliegue su eficacia, su significado y alcance varía. Si a ello añadimos que dentro de un mismo sector del ordenamiento la expresión orden público puede desempeñar una variada gama de funciones jurídicas, se comprenderá mejor la complejidad que se deriva de su diversidad funcional.<sup>34</sup>

A pesar de que nuestro objeto de estudio habla de la seguridad ciudadana — término que vino a sustituir el de orden público —, lejos de pretender llegar a dotar de un sentido permanente e inmutable al concepto de orden público, hecho que provocaría el estancamiento y la propia imposibilidad de adaptación del Derecho a la realidad que regula,<sup>35</sup> nos contentaremos con derramar alguna claridad sobre sus orígenes y evolución,<sup>36</sup> dada la variedad de sentidos y funciones que ha desempeñado en los diversos sectores del ordenamiento jurídico hasta nuestros días.<sup>37</sup> Y como ha afirmado PECES BARBA, *“La sociedad democrática supone una organización de libertades fundamentales en la Ley. Si por otra parte esta sociedad no es estática, sino que evoluciona en el sentido dialéctico, puesto que es histórica, la organización jurídica tendrá que poseer unas posibilidades técnicas de evolución. Sus normas, incluso las más fundamentales, no tendrán que ser rígidas sino flexibles. Si un sistema jurídico es difícil de cambiar, inexorablemente ese Derecho será conservador, no podrá colaborar en el desarrollo político, incluso su propia rapidez podrá provocar rupturas violentas de la convivencia social”*.<sup>38</sup>

Así, volviendo a las orígenes y evolución del proceso doctrinal para la determinación del orden público, puede advertirse la coexistencia de dos clases de planteamientos, según

---

<sup>33</sup>GONZÁLEZ PÉREZ, J., Comentarios a la Ley de Orden Público, Ed. Abella, Madrid, 1971, p. 33.

<sup>34</sup>BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 19.

<sup>35</sup>GONZÁLEZ PÉREZ, J., Comentarios a la Ley de Orden Público, Ed. Abella, Madrid, 1971, p. 33.

<sup>36</sup>PELLISÉ PRATS, B., «Nueva enciclopedia jurídica», Voz orden Público, Tomo XV, Ed. Francisco Seix, Barcelona, 1986, p. 507

<sup>37</sup>ALZAGA VILLAMIL, O., Comentarios a las Leyes políticas, Revista de Derecho Público, Vol. I, Madrid, 1984, p. 106.

<sup>38</sup>PECES BARBA, G., Libertad, poder, soáalismo, Ed. Civitas, 1978, p. 96.

BARTOLOMÉ CENZANO “*uno que fundamenta el orden público en consideraciones alejadas del propio Derecho positivo, el planteamiento no jurídico y, el otro, que guiados por una interpretación rígida del principio de legalidad lo han fundamentado sobre criterios estrictamente jurídicos*”.<sup>39</sup>

- I. ***Planteamiento no jurídico.*** Este planteamiento se identifica con la postura tradicional, la que podríamos denominar de planteamiento no positivizado en el Derecho. Es la defendida por la doctrina alemana<sup>40</sup> donde su mayor exponente es sin duda OTTO MAYER. Este autor vino a identificar el concepto de orden público con el concepto, no menos vago e impreciso, de lo que él denominó “el buen orden de la comunidad”. Un concepto que no podía encontrarse en ninguna norma jurídica positiva, dado que el fundamento de tal concepción constituía un deber del ciudadano de no perturbar mediante su conducta el buen orden de la comunidad. Esto es, lo radicaba precisamente en el mundo del deber ser; se trataba de una obligación moral o natural del ciudadano.<sup>41</sup>
- II. ***Planteamiento jurídico.*** Al contrario del primero, éste se refiere a una rígida interpretación del principio de legalidad, fundamentado sobre estrictos criterios jurídicos, y, por supuesto establecido por el Derecho positivo. La reacción más clara y contundente de ese planteamiento partió de RANELLETTI, quien afirmó con rotundidad que “*el orden público se identificaría con un estado general de tranquilidad de la sociedad en el sentido de la garantía que supone el hecho de que toda agresión o amenaza de agresión se encuentre tipificada como delito o trasgresión de la propia ley*”.<sup>42</sup> Según esta concepción, el orden público enlaza directamente con el concepto de ley, de ordenamiento jurídico, de Derecho

---

<sup>39</sup>BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 20.

<sup>40</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, n° 15, 1977 p. 613.

<sup>41</sup>LÓPEZ-NIETO y MALLO, Seguridad ciudadana y orden público, Ed. Gráfica, Madrid, 1992, p. 16 y ss.

<sup>42</sup>RANELLETTI, O., La polizia di sicurezza, Trattato Completo di Diritto Administrativo Italiano, vol. IV, Società Editrice Libreria, Milán, 1908, pp. 423-435.

positivo.<sup>43</sup> Y para una mayor profundización podríamos decir que generalmente se identifica con aquellos sectores del ordenamiento que aglutinan la tipificación y sanción de las conductas que lo contravienen, principalmente el orden penal y el administrativo sancionador.<sup>44</sup>

Siguiendo esta postura, HAURIUO añadió un elemento relevante: el orden público sería desde su enfoque un orden externo, un orden en la calle.<sup>45</sup> Para él, el orden público iba a ser “*el orden material y exterior considerado como un estado de hecho opuesto al desorden*”.<sup>46</sup> Además, este autor consideró el orden público como un orden jurídico, en cuanto que ese orden externo y material encuentra su fundamento jurídico en un orden previsto y regulado por el Derecho positivo.<sup>47</sup> En efecto, cuando analiza los elementos de los que, según él, consta el orden público, afirma muy significativamente que se trata de “elementos obtenidos de la legislación”.<sup>48</sup> Desde esta óptica, para nuestro autor, en definitiva, orden público es el orden exterior, el orden de la calle, pero también el orden incorporado a una norma jurídica.

A modo de reflexión, y al hilo de estas meditaciones sobre la delimitación conceptual del orden público, se puede decir que la dual concepción ha pervivido hasta nuestros días, constituyendo una herencia que, con algunas matizaciones,<sup>49</sup> hoy se reproduce en las diversas corrientes doctrinales. Ahora bien, y a pesar de que las tesis actuales se han suavizado por la búsqueda de posturas conciliadoras entre los dos planteamientos,<sup>50</sup> el fundamento del orden público, a nuestro juicio, no puede ser un límite implícito en cualquier derecho, sino que cualquier posibilidad limitadora del mismo ha de venir

---

<sup>43</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, n° 15, 1977 p. 12

<sup>44</sup> RANELLETTI, O., La polizia di sicurezza, Tratado Completo de Diritto Administrativo Italiano, vol. IV, Società Editrice Libreria, Milán, 1908, pp. 425.

<sup>45</sup>HAURIUO, M., Précis de Droit Administratif et de Droit Public, 11° ed., Paris, 1927, p. 445.

<sup>46</sup> Ibídem. p. 46.

<sup>47</sup> Ibídem.

<sup>48</sup> Ibídem. p. 447.

<sup>49</sup>BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 130

<sup>50</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, n° 15, 1977 p. 25.

específicamente prevista en el ordenamiento jurídico, en concreto, en el texto constitucional.

### **2.1.1. Concepción del orden público**

Para empezar, debemos advertir que la búsqueda de un concepto de orden público es un tanto desalentadora,<sup>51</sup> y resulta absolutamente necesario tener en cuenta las diferentes opiniones doctrinales que sobre este tema han sido vertidas. Siguiendo la postura anteriormente descrita, el orden público —en palabras de CARRO FERNÁNDEZ VALMAYOR— está representado por un doble planteamiento: uno metajurídico, que vendría definido “como un nivel mínimo de garantías materiales de pacífica convivencia social, nivel que el propio sentir colectivo determina”<sup>52</sup> y otro de carácter doctrinal, que intenta abordar la determinación del concepto desde presupuestos jurídicos.<sup>53</sup>

Dichos planteamientos coincidirían con la clasificación de orden público establecido por IZU BELLOSO.<sup>54</sup> Éste autor estima que, dada la diferente utilización que se hace de dicho concepto, y con el fin de no provocar confusión sobre el mismo, es preciso establecer una clasificación del orden público, y en la que éste poseería un significado diferente. Así distingue entre:

- El orden público material, que consiste en una situación de orden exterior o tranquilidad en una comunidad, es decir, el mero orden en la calle con ausencia de agresiones violentas, tumultos o revueltas, etc.
- El orden público formal, que es un concepto elaborado doctrinal y jurisprudencialmente, y que hace referencia al orden general de la sociedad. En este

---

<sup>51</sup>PAREJO ALFONSO, L., /DROMI, R., Seguridad pública y Derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2001, 47 y 48.

<sup>52</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, n° 15, 1977 p. 15.

<sup>53</sup>Ibídem. p. 34.

<sup>54</sup>IZU BELLOSO, M. J., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, núm. 8, 1988, p. 234.

sentido, SAINZ MORENO<sup>55</sup> considera el orden público “*como el conjunto de reglas mínimas y esenciales para la convivencia armónica de la comunidad*”.<sup>56</sup>

Por su parte, PELLISÉ PRATS, ahondando en esta misma cuestión, estima que el orden público debe entenderse como un nivel mínimo de garantías materiales de pacífica convivencia ciudadana, nivel que la misma colectividad determina.<sup>57</sup> Desde esta perspectiva, la propia comunidad será, por tanto, la que delimite aquellas convicciones básicas que hagan posible la convivencia. Convicciones que deberán incluir todos aquellos criterios que permitan la solución de cualquier conflicto personal o colectivo que la propia convivencia plantee, así como también todas aquellas normas a través de las que se garantiza a todos y cada uno de los ciudadanos el disfrute de la libertad, sin que tengan lugar agresiones violentas, inseguridades, etc.<sup>58</sup>

Una postura algo más ambigua es la mantenida por GARRIDO FALLA,<sup>59</sup> que ha subrayado el carácter contingente y variable del concepto, vinculado en cada momento a las concepciones dominantes sobre los fines del Estado, afirmando que toda injerencia en la libertad y propiedad necesita un fundamento legal formal.

En este sentido, es rastreable la consideración jurídica del orden público también en otros autores; así, por ejemplo, aunque de forma no muy precisa, POSADA HERRERA vinculaba el concepto de orden público con el respeto al principio de legalidad.<sup>60</sup> Por su parte, M. COLMEIRO en el capítulo de su obra dedicado al orden, argumentaba que las medidas referentes al orden público debían ajustarse estrictamente a los límites señalados

---

<sup>55</sup>SAINZ MORENO, F., Conceptos jurídicos, interpretación y discrecionalidad, Civitas, Madrid, 1976, p. 14.

<sup>56</sup>IZU BELLOSO, M. J., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, núm. 8, 1988, p. 234.

<sup>57</sup>PELLISÉ PRATS, B., «Nueva enciclopedia jurídica», Voz orden Público, Tomo XV, Ed. Francisco Seix, Barcelona, 1986, p. 510.

<sup>58</sup> Ibídem.

<sup>59</sup>GARRIDO FALLA, Tratado de Derecho Administrativo, Vol. II, Ed. Tecno, Madrid, 1989, pp. 126 y 127.

<sup>60</sup>POSADA HERRERA, J., Lecciones de Derecho Administrativo, Tomo II, Ed. INAP, Madrid, 1978, p. 7.

en las leyes.<sup>61</sup> Más adecuada y concisa es la posición de SANTAMARÍA DE PAREDES, cuando decía, en un claro esfuerzo para delimitar el concepto, “*que el orden público es una manifestación del orden jurídico como quiera que este hecho resulta de la obediencia de todos a lo que la ley dice*”.<sup>62</sup>

La conclusión que toda esta argumentación nos merece es que el orden público ha de referirse a algo concreto, esto es, a regulaciones jurídicas concretas que nos van a determinar justamente su contenido. De esta manera, el orden público sólo puede ser un orden público positivado en el Derecho; o lo que es lo mismo, un orden establecido en las normas jurídicas, y no una difusa conciencia social que no tenga traducción en concretas normas jurídicas.<sup>63</sup> Así sólo será constatable una perturbación del orden público si efectivamente ha existido violación de derechos, bienes jurídicos o libertades de los particulares, o si se ha visto afectado el ejercicio de las competencias públicas reguladas por el Ordenamiento jurídico.<sup>64</sup> Esto es, desde este enfoque, el orden público se equipara con el orden público impuesto por la Constitución y desarrollado congruentemente por la ley, identificándose con la protección del libre ejercicio de los derechos individuales.<sup>65</sup> Lo que es tanto como decir, que justamente el contenido del orden público, en su acepción más amplia, en su estructura más completa, se concreta en el respeto de los derechos fundamentales, de las leyes y de los derechos de los demás.<sup>66</sup>

### **2.1.2. El orden público en el ámbito jurídico penal**

---

<sup>61</sup>PAREJO ALFONSO, L., /DROMI, R., Seguridad pública y Derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2001, pp. 47-48.

<sup>62</sup>MARTÍN RETORTILLO, L., «Notas para la historia de la noción de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, núm 36, 1983, pp. 23 y ss.

<sup>63</sup>IZU BELLOSO, M. J., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, núm. 8, 1988, p. 238.

<sup>64</sup>LÓPEZ-NIETO y MALLO, Seguridad ciudadana y orden público, Ed. Gráfica, Madrid, 1992, p. 18 y ss.

<sup>65</sup>IZU BELLOSO, M. J., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, núm. 8, 1988, p. 238.

<sup>66</sup>BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 156.



También en Derecho penal es posible encontrar algo sobre el valor y función del orden público. Y es que este sector del ordenamiento jurídico no ha podido resistirse a contener expresamente el concepto de orden público en diversos preceptos. En todo caso, quepa advertir que es especialmente delicada y peligrosa la recepción del concepto en este orden jurídico en el que la tipificación de las conductas delictivas precisa de la mayor claridad y concisión.<sup>67</sup>

Para que resulte lesionado el orden público — en palabras de RODRÍGUEZ MORULLO—<sup>68</sup> *“es preciso que el alzamiento sea público y tumultuario. Ello se desprende del propio concepto de orden público, que para su transgresión no requiere tanto de un levantamiento desordenado y anárquico como que éste se lleve a efecto colectivamente y produciendo la consiguiente emoción”*.

Por lo que se refiere al sujeto pasivo de este delito, es pura y sencillamente el Estado,<sup>69</sup> pero considerado en abstracto, con independencia de la institución o autoridad particular contra la que en concreto se dirija el ataque.<sup>70</sup> Por otro lado, la exigencia de violencia para la transgresión del orden público supone que el alzamiento transgreda el orden jurídico establecido.<sup>71</sup> Desde esta perspectiva, bien se puede afirmar que el bien jurídico protegido, el orden público, es de carácter jurídico positivo, pues para su transgresión se requiere que la acción vulnere el Derecho, que se lleve a término al margen las vías legales; en definitiva, que se vulneren normas positivas, y no meros principios sociales o políticos, por más que estos se encuentren latentes en la conciencia colectiva.<sup>72</sup>

---

<sup>67</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO, G.; y JORGE BARREIRO A., Comentarios al Código Penal, Civitas, Madrid, 1997, pp. 1338-1342

<sup>68</sup> *Ibidem.* p. 1343

<sup>69</sup> VIVES ANTON, T., Comentarios al Código penal, Vol. II, Tirant lo blanc, Valencia, 1996, p. 2065..

<sup>70</sup> *Ibidem.*

<sup>71</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO, G.; y JORGE BARREIRO A., Comentarios al Código Penal, Civitas, Madrid, 1997, pp. 1338-1342.

<sup>72</sup> *Ibidem*, op. cit. pp. 1343.

Se entiende que el bien jurídico protegido en este delito se halla constituido por el interés del Estado en el respeto al principio de autoridad.<sup>73</sup> Así, desde esta perspectiva, el contenido del injusto de los atentados se halla representado por la lesión de la dignidad funcional, pues el bien jurídico protegido es el principio de autoridad, por exigirlo así la dignidad de la función pública, dada la trascendencia que para el cumplimiento de los fines del Estado tiene el respeto debido a sus órganos.<sup>74</sup>

A la vista de este precepto, parece claro que creando conceptos jurídicos indeterminados. Como señala RODRÍGUEZ MORULLO, “el legislador siguió creando conceptos jurídicos diversificados que tradicionalmente han sido objeto de confusión, incluso en un mismo precepto”.<sup>75</sup> Poco le queda por tanto al ordenamiento jurídico, salvo forzar la interpretación e inspirarla en, la ambigüedad, en la razonabilidad o simplemente en criterios de justicia, que en ningún caso se deben anteponer a las garantías del justiciable, en este caso a la tipicidad.<sup>76</sup>

### **2.1.3. El orden policial como presupuesto del orden público**

El orden policial se concreta como presupuesto del orden público. Y así nos advierte CARRO FERNÁNDEZ diciendo que “*en ella la coacción directa, se ha identificado con el uso de la fuerza o de las armas sobre personas o cosas por los agentes de policía*”.<sup>77</sup> Esto es, con la excusa de mantener el “*buen orden de la calle*”, el sentido y finalidad del orden público, así como su función garantista dentro del ordenamiento jurídico, se pierde abriéndose la puerta de la arbitrariedad en su interpretación y aplicación por parte de los

---

<sup>73</sup>CARBONELLI y VIVES ANTÓN, T., (Coords.), Comentarios al Código Penal, Vol. II, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 1996, pp. 1311 y ss.

<sup>74</sup> RODRÍGUEZ MORULLO, G.; y JORGE BARREIRO A., Comentarios al Código Penal, Civitas, Madrid, 1997, p. 1343.

<sup>75</sup>Ibídem, pp. 1355-1357.

<sup>76</sup>Ibídem, p. 1355.

<sup>77</sup> CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en Revista Española de Derecho Administrativo, 1977. p. 610.

poderes públicos.<sup>78</sup> La actuación administrativa deja paso a la actuación de policía.<sup>79</sup> En pocas palabras, el Estado de Derecho desaparece y el Estado de policía se asoma por la puerta. Como ejemplo de la concretización del orden policial como presupuesto del orden público.<sup>80</sup>

#### **2.1.4. Aplicación de los estados de excepción a las garantías de los derechos fundamentales.**

Como ya es sabido, y es lógico que así sea, el Derecho está sujeto a continua evolución; y en la actualidad, se ha producido un importante viraje en la concepción jurídica del orden público.<sup>81</sup> De los Estados de excepción ya no queda nada, y aquí radicaba el problema de las leyes de orden público, como nos recuerda MARTÍN RETORTILLO, *“en que ese carácter o naturaleza excepcional, que ha configurado su razón de ser, se cambió a favor de una vigencia con vocación de permanencia. Lo que nació como excepción habría de convertirse en la regla”*.<sup>82</sup>

Desde esta nueva perspectiva, cada uno de los derechos fundamentales que conforman el orden público se ha gestado a lo largo de una dilatada tradición histórica constitucional, que, ha ido moldeando su sentido hasta llegar a su contenido actual.<sup>83</sup> Así, nuestra actualidad Constitucional dispone de los mecanismos jurídicos adecuados para garantizar la eficacia directa del catálogo de derechos fundamentales que conllevan el orden público.

---

<sup>78</sup>FERNÁNDEZ, T. R., «Las medidas de policía: su exteriorización e impugnación», en Revista de Administración Pública, n° 61, Madrid, 1970, p. 125 y ss.

<sup>79</sup>ROBERT, P., El ciudadano, el delito y el Estado, Colección Políticas de Seguridad, Ed. Atelier, Barcelona, 2003, pp. 169 a 188.

<sup>80</sup>GONZALO PÉREZ, J., Comentarios a la Ley de Orden Público, Ed. Abella, Madrid, 1971, p. 43.

<sup>81</sup>ALONSO GARCÍA, E., La interpretación de la Constitución, Centro de Estudios Constitucionales. Madrid, 1984, pp. 352-355.

<sup>82</sup>MARTÍN RETORTILLO BAQUER, L., La cláusula de orden público como límite – impreciso y creciente – del ejercicio de los derechos. Ed. Civitas, Madrid, 1975, p. 37

<sup>83</sup>COLOMER VIADEL, A., Constitución, Estado y Democracia en el umbral del siglo XXI, Ed. Nomos, Valencia, 1995, p. 44 y ss.

Hoy, el orden público brota directamente de la Constitución y de ella bebe las garantías de su interpretación y aplicación, que se sujeta al estricto sometimiento del principio de legalidad.<sup>84</sup> El orden público pasa así a insertarse dentro del Estado de Derecho como una garantía de su normal funcionamiento, y deja de enmarcarse dentro de las medidas excepcionales que se aplicaban bajo su invocación.<sup>85</sup> En definitiva, se ha producido una importante mutación en su función: mientras el orden público funcionaba anteriormente como auténtica causa eficiente –a veces injustificada– de la aplicación de los estados de excepción y de las medidas de policía, que se substanciaban al margen de la Ley y de la propia Constitución que se suspendía;<sup>86</sup> ahora el orden público, se concibe precisamente como un estado de normalidad objetivo, un estado de convivencia pacífica que se percibe por los ciudadanos cuando éstos tienen la convicción de que pueden ejercitar sus derechos y libertades sin trabas, y donde su restitución, en caso de conculcación, generalmente por la comisión de faltas o delitos, obedece a los dictados constitucionales y legales.<sup>87</sup>

Esto es, si bien lejos aún de la precisión y el rigor deseables en lo que a una concepción unitaria del orden público, se refiere, es indudable que se ha dado un paso de gigante con la pretensión de objetivar el sentido y la función del orden público.<sup>88</sup> Dicha objetivación se ha producido con la búsqueda de su sentido en la propia Constitución y el resto del ordenamiento jurídico.<sup>89</sup>

No hablamos estrictamente de positivación jurídica del concepto hablamos de constitucionalismo del mismo. Hablamos del principio de legalidad. Hablamos, en

---

<sup>84</sup> BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertad, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002. p. 312.

<sup>85</sup> GARCÍA DE ENTERÍA, E., Curso de Derecho Administrativo, 7ª Edición, Ed. Civitas, Madrid, 1996, pp. 76 a 89.

<sup>86</sup> RUIZ-GIMENEZ CORTÉS, J., Artículo 10, derechos fundamentales de la persona, en Comentarios a la Constitución española, Vol. I, Madrid, 1996, pp. 139 y ss.

<sup>87</sup> DOMÍNGUEZ-BERRUETA DE JUAN, M., Constitución, Policía y Fuerzas armadas, Marcial Pons, Madrid, 1997, p. 150 y ss.

<sup>88</sup> *Ibidem*, p. 153.

<sup>89</sup> *Ibidem*, p. 154.

definitiva, de la garantía de eficacia de los derechos fundamentales y libertades públicas y del principio de seguridad jurídica.<sup>90</sup>

En conclusión, como podrá apreciarse, y a pesar de que todavía queda mucho terreno que recorrer en el campo de la clasificación conceptual de la noción del orden público, hoy no se puede sostener que la legislación sobre orden público tenga algo que ver con las leyes anteriores del orden público.<sup>91</sup> Hoy el orden público es un concepto ínsito en los derechos fundamentales o libertades públicas. Es algo ínsito al principio de libertad, al principio de igualdad y a otros derechos expresamente proclamados en la Constitución.

## **2.2. SEGURIDAD CIUDADANA**

### **2.2.1. El término seguridad ciudadana sustituyendo al de orden público**

Como hemos podido comprobar, la cláusula de orden público, ha sido objeto de una profusa regulación a lo largo del devenir histórico. El concepto de orden público ha ido modificándose a lo largo del tiempo, evolucionando hacia el de seguridad ciudadana, mucho más amplio, y que incorpora los valores del Estado social y democrático de Derecho.<sup>92</sup> Una evolución completada, donde ya no hace ninguna referencia a la noción de orden público, sino que se refiere a la seguridad ciudadana con el fin de alejarse de este concepto tan emblemático del régimen político anterior.<sup>93</sup>

Esta positivación constituye una novedad en la historia constitucional española, en la que tradicionalmente la misión de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ha sido la de proteger el

---

<sup>90</sup> ADANE GODDARD, J., Seguridad jurídica, Nuevo Diccionario Jurídico, México, 2001, pp. 3429 y 3430

<sup>91</sup> ALONSO GARCÍA E., La interpretación de la Constitución, CEC., Madrid, 1984. p. 354.

<sup>92</sup> ALCÁNTARA SÁEZ, M., LÓPEZ NIETO, L./ ESTHER DEL CAMPO, M., Procesos de transición a la democracia. Estudios Comparativos. Instituto Interamericano de Derechos Humanos, Serie Cuadernos de Capel n° 35. 1991, p. 25

<sup>93</sup> AGIRREAZKUENGA, I., La coacción directa administrativa, Instituto Vasco de Administración Pública, pp. 345 y ss.

denominado orden público u orden interior.<sup>94</sup> Un cambio de terminología que la casi totalidad de la doctrina<sup>95</sup> ha celebrado buscando el rechazo de una función que históricamente ha tenido connotaciones represivas.<sup>96</sup>

Ahora bien, esto no significa que el concepto de orden público se haya dejado de utilizar. Tanto él como la seguridad pública son conceptos de obligada referencia para precisar el alcance de la inserción de la seguridad ciudadana en la Constitución.<sup>97</sup>

Ante esta evidente realidad concordamos, con una parte de la doctrina,<sup>98</sup> que en nuestro sistema jurídico el término «seguridad ciudadana» ha sustituido al término «orden público». Una nueva terminología que brota de la Constitución y se sujeta al estricto sometimiento al principio de legalidad, convirtiéndose en una cláusula conciliadora con los principios del Estado social y democrático de Derecho.

### **2.2.2. Concepción de la seguridad ciudadana**

Obviamente, la seguridad es un concepto que se ha ido construyendo socialmente, cada época ha tenido una concepción diferente de este sentimiento. En la sociedad en que nos encontramos, el significado que damos a la palabra seguridad es nuevo y diferente como en ninguna otra época.<sup>99</sup> Esto supone que estamos inmersos en una nueva sociedad donde, al hablar de seguridad, nos referimos a un concepto nuevo, distinto del concepto del Antiguo

---

<sup>94</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Sobre los conceptos de orden público, seguridad ciudadana y seguridad pública», *Policía y Sociedad*, I Seminario de Colaboración institucional entre la Universidad Menéndez Pelayo y la Dirección general de la Policía, 17 al 21 de julio de 1989, Santander, Ministerio del Interior. pp. 9-25

<sup>95</sup> ALONSO GARCÍA E., *La interpretación de la Constitución*, CEC., Madrid, 1984. p. 354.

<sup>96</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Sobre los conceptos de orden público, seguridad ciudadana y seguridad pública», *Policía y Sociedad*, I Seminario de Colaboración institucional entre la Universidad Menéndez Pelayo y la Dirección general de la Policía, 17 al 21 de julio de 1989, Santander, Ministerio del Interior. p. 20.

<sup>97</sup> FREIXES SANJUÁN, T., /REMOTTI CARBONELL, J.C., *La configuración constitucional de la seguridad ciudadana en AAVV*, *La Ley de Seguridad Ciudadana*, Anuario Ed. PPU, Barcelona, 1992. pp. 144 a 145.

<sup>98</sup>CRESPO HELLÍN, F., *Problemática de la nueva regulación constitucional de las Fuerzas de Seguridad*, Ed. Tirant lo blanc, Valencia, 1990, pp. 93 y ss.

<sup>99</sup> AGUADO i CUDOLA, V., *Derecho de la Seguridad Pública y Privada*, Ed. Aranzadi, Pamplona, 2007, pp. 28-30.

Régimen, con matices en muchos aspectos inéditos que inauguran no solo el concepto del bienestar social, a que nos referimos en la actualidad, sino también al modo de producirlo y de satisfacerlo contemporáneamente.<sup>100</sup>

Partiendo de la noción de seguridad ciudadana, nuestra norma fundamental solo hace alusión a la misma en el art. 299, parágrafo II, numeral 13.

En este contexto, quedando carenciada la necesidad de nuevos argumentos que nos ayuden a entender mejor el concepto de seguridad ciudadana, ALONSO PÉREZ lo define tanto desde un sentido amplio como desde un punto de vista más restringido.<sup>101</sup> A su juicio, en sentido amplio la seguridad ciudadana es una situación social en la que no existen riesgos o peligros para los ciudadanos; es decir, una realidad en la que éstos pueden ejercitar libremente sus derechos y libertades sin que exista obstáculo para ello. O lo que es lo mismo, se trata de una situación que debe garantizar a los ciudadanos el libre y pleno ejercicio de todos y cada uno de los derechos y libertades que ostentan, tanto individuales como colectivos en el marco de la Constitución. Esta concepción de la seguridad ciudadana responde a un planteamiento objetivo y es una situación constatable por los ciudadanos. Cuando no es así, sino que solamente tienen la sensación de seguridad o inseguridad, nos encontramos ante el aspecto subjetivo de la seguridad ciudadana.<sup>102</sup>

De su parte, en sentido estricto, la seguridad ciudadana viene entendiéndose como el conjunto de dispositivos, personal y medios que los Cuerpos de Seguridad destinan para conseguir el desarrollo de los derechos y libertades de los ciudadanos en un clima de convivencia y paz pública<sup>103</sup> y esto se consigue, sobre todo, a través dos tipos de actuaciones:<sup>104</sup>

---

<sup>100</sup> *Ibíd.*, p. 31.

<sup>101</sup> ALONSO PÉREZ, F., Seguridad ciudadana. La Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1994. p. 14.

<sup>102</sup> *Ibíd.*

<sup>103</sup> *Ibíd.*, p. 15.

<sup>104</sup> *Ibíd.*

- I. ***Actuaciones de carácter preventivo.*** Estas actuaciones se concretizan a través de la presencia y vigilancia en actos públicos, manifestaciones, espectáculos, patrullas, servicios de protección o verificaciones de identidad de sospechosos, e incluso con el conocimiento previo de actividades delictivas por medio de informaciones para evitar su comisión.
- II. ***Actuaciones de carácter represivo.*** Son subsidiaria de las anteriores, por lo cual, solamente cuando las anteriores actuaciones no resulten insuficientes para mantener la seguridad ciudadana, los funcionarios policiales deberán reprimir las agresiones contra los derechos y libertades de los ciudadanos.

Seguridad ciudadana es, pues, aquel estado en el cual los ciudadanos gozan de una situación de tranquilidad y estabilidad tal que les permite ejercitar de forma libre y responsable los derechos y libertades reconocidos constitucionalmente.

### **2.2.3. Seguridad pública**

La Constitución reconoce, además del orden público y la seguridad ciudadana, implícitamente la seguridad pública. De acuerdo con el autor IZU BELLOSO,<sup>105</sup> esas dos últimas expresiones son sinónimas y ambas vienen establecidas en la Constitución con el mismo sentido, refiriéndose a la actividad de los Cuerpos de Policía. A su juicio, hay apenas una rápida diferencia de matiz, ya que seguridad ciudadana parece aludir más directamente a la seguridad de cada uno de los ciudadanos (el derecho a la seguridad personal), evitando la idea abstracta del sentido de orden público.

---

<sup>105</sup> IZU BELLOSO, M., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, nº 58, 1988. p. 244.



Ya el autor CARRO FERNÁNDEZ integró en un mismo plano la noción del orden público con la noción de seguridad ciudadana, como dos elementos estructurales distintos, pero ambos conceptos integrantes de la seguridad pública.<sup>106</sup>

Ahora bien, aunque la relación entre los conceptos de “*seguridad ciudadana*” y “*seguridad pública*” es evidente, no está exenta de discusiones, ya que si, aparentemente, ambos podrían ser competencia de las Fuerzas Armadas y Cuerpos de Seguridad, debe tenerse en cuenta que tanto la “*seguridad ciudadana*” como la “*seguridad pública*” son, al mismo tiempo, una exigencia del orden jurídico que también reclama tranquilidad y seguridad para una buena convivencia en la vida social. De esta forma, como nos recuerda PAREJO ALFONSO,<sup>107</sup> aunque la seguridad pública aparezca construida necesariamente con conceptos jurídicos indeterminados, siempre referidos a un (“orden” material o externo), parece claro que —a través del concepto mínimo de normalidad— debe entenderse que el contenido de tales conceptos, y, por tanto, el de la seguridad misma como un todo, viene dado por los valores y los bienes jurídicos proclamados y protegidos por el ordenamiento y, en primer lugar por la Constitución.<sup>108</sup>

Y es que la Constitución habla de seguridad pública (al hablar de seguridad del estado) para determinar una de las competencias más importante del Estado y, sin duda, en esta expresión cabe comprender tanto el concepto de orden público reducido a sus límites en cuanto defensa de las instituciones, como el concepto de seguridad ciudadana, entendida como la situación social que garantiza y permite el pleno ejercicio de todos y cada uno de

---

<sup>106</sup>CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Sobre los conceptos de orden público, seguridad ciudadana y seguridad pública», *Policía y Sociedad*, I Seminario de Colaboración institucional entre la Universidad Menéndez Pelayo y la Dirección general de la Policía, 17 al 21 de julio de 1989, Santander, Ministerio del Interior. pp. 9-10.

<sup>107</sup> PAREJO ALFONSO, L./DROMI, R., *Seguridad pública y Derecho administrativo* Ica, Marcial Pons, Madrid, 2001, p. 55.

<sup>108</sup>PELLISÉ PRATS, B., *Nueva Enciclopedia Jurídica*, Tomo XVIII, Francisco Saez, Barcelona, 1986, pp 505-510

los derechos y libertades que ostentan los ciudadanos, tanto individuales como colectivos.<sup>109</sup>

Finalmente, si bien la Constitución establece como competencias compartidas y hace referencia a la posibilidad de que las entidades locales tengan competencias o participen en el mantenimiento de la seguridad ciudadana, es conveniente recordar que, según FREIXES SANJUÁN y REMOTTI, “*el estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las comunidades autónomas que se constituyen*”.<sup>110</sup> Todas estas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses.

En todo caso, a las Entidades territoriales autónomas, en el ámbito de sus competencias, les corresponde el ejercicio de las siguientes funciones:

- El establecimiento de las normas a las que habrán de ajustarse los Reglamentos de Policías dentro de su jurisdicción;
- La homogeneización de los distintos Cuerpos de Policías Locales, en materias de medios técnicos para aumentar la eficacia y colaboración de éstos, de uniformes y de retribuciones;
- fijar los criterios de selección, formación, promoción y movilidad y coordinar la formación profesional e las Policías locales.<sup>111</sup>

En definitiva, la noción de seguridad pública refleja aquella parte de la actuación administrativa que consiste en un aseguramiento preventivo en una realización urgente, y no demostrable, del Derecho; y esta función le corresponde al Estado de modo exclusivo e irrenunciable, a través de sus instituciones.<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> ALONSO PÉREZ, F., Seguridad ciudadana. La Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1994. p. 14.

<sup>110</sup> FREIXES SANJUÁN, T., /REMOTTI CARBONELL, J.C., La configuración constitucional de la seguridad ciudadana en AAVV, La Ley de Seguridad Ciudadana, Anuario Ed. PPU, Barcelona, 1992. p. 144.

<sup>111</sup> BARCELONA LLOP, J., Policía y Constitución, Ed. Tecnos, Madrid, 1997, p. 258.

<sup>112</sup> FREIXES SANJUÁN, T., /REMOTTI CARBONELL, J.C., La configuración constitucional de la seguridad ciudadana en AAVV, La Ley de Seguridad Ciudadana, Anuario Ed. PPU, Barcelona, 1992. p. 144.

#### **2.2.4. Seguridad ciudadana al servicio de los ciudadanos.**

Como ya hemos señalado, la seguridad ciudadana se percibe habitualmente como una actividad esencialmente preventiva y represora destinada a combatir la criminalidad.<sup>113</sup> Sin embargo, en un Estado social y Democrático de Derecho se supone que la seguridad ciudadana es mucho más: constituye un servicio de la ciudadanía, y respecto al cual los diversos poderes públicos con responsabilidad en la materia deben aunar sus esfuerzos.<sup>114</sup> De hecho, no es ocioso recordar que entre las misiones que establece las garantías constitucionales, está la de protección de los derechos fundamentales y las libertades públicas.

La necesidad de profundizar en dichas funciones permite configurar realmente a nuestros cuerpos policiales al servicio de la ciudadanía, al mismo tiempo que permite legitimar aún más su existencia y su necesidad en nuestra sociedad.<sup>115</sup> No cabe duda, que el éxito del trabajo de las Fuerzas de Seguridad depende de la colaboración ciudadana, de la integración con la ciudadanía y de la participación de esa ciudadanía.<sup>116</sup> En este sentido, resulta preciso que desde esa idea se desarrollen políticas públicas de prevención y protección eficaces para asegurar los derechos y libertades de los ciudadanos, la preservación de la convivencia y el fomento de la cooperación ciudadana.<sup>117</sup> Es más, poderes públicos y ciudadanos deben articularse juntos, de tal forma que se consiga la máxima eficacia en la protección de los derechos y libertades públicas y se garantice una mejor prestación de los servicios de seguridad ciudadana a los ciudadanos.<sup>118</sup>

---

<sup>113</sup>RECASENS BRUNET, A., «Políticas de seguridad y prevención en el Estado español», en: Revista Cataluña de Seguridad Pública, nº 11, 2002, Barcelona, pp. 149 a 173.

<sup>114</sup>BARCELONA LLOP, J., Policía y Constitución, Ed. Tecnos, Madrid, 1997, p. 117-118.

<sup>115</sup>BALLBÉ, M., «Policía y sistema social», en: Martín, M, Rodríguez,, J.; Sabaté, J., La policía del futuro, 1996, Barcelona, p. 666.

<sup>116</sup>Ibidem.

<sup>117</sup>RECASENS BRUNET, A., «Políticas de seguridad y prevención en el Estado español», en: Revista Cataluña de Seguridad Pública, nº 11, Barcelona, 2002. pp. 149 a 173.

<sup>118</sup>Ibidem.

En definitiva, ha de tender la seguridad ciudadana hacia los principios democráticos que permitan conseguir de forma eficaz y eficiente los objetivos propuestos, desde una perspectiva de proximidad a los ciudadanos.

### **2.2.5. Seguridad ciudadana como un derecho fundamental**

El derecho a la seguridad se proclama como derecho fundamental en la mayoría de las Constituciones de los Estados democráticos, y su garantía se declara fin preferente de la actuación estatal. Es por todos, conocido que los derechos fundamentales rigen hoy, en la práctica, como principios supremos del Ordenamiento jurídico en su conjunto, y no sólo en la relación del individuo con el poder público actuante en forma imperativa, sino también como normas de defensa de la libertad, mandatos de actuación, y deberes de protección para el Estado.<sup>119</sup> Tal y como apunta KRIELE, *“los derechos fundamentales y la democracia se hallan en una relación de condicionamiento mutuo: la democracia presupone libertad individual protegida jurídicamente para todos; la libertad para todos presupone democracia”*.<sup>120</sup> En esta línea, al alejarse de un concepto tan emblemático como el “orden público”, inherente al régimen político, y que equivalía, a la idea del mantenimiento del orden autoritario, reconoce el derecho a la seguridad ciudadana como un derecho fundamental,<sup>121</sup> implícito a que *“toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad”*. Del mismo modo, se consagra el reconocimiento de otros derechos, en su mayoría derechos fundamentales, que comprenden el derecho a la vida y a la integridad física, el derecho a la libertad personal, el derecho a la inviolabilidad del domicilio, o derecho a la libertad de circulación.<sup>122</sup> De otra parte, el reconocimiento de estos derechos se complementan, en aras a su efectividad y garantías de pleno ejercicio,<sup>123</sup> según el cual los

---

<sup>119</sup>WOLFGANG BÖCKENFÖRDE, E., Escritos sobre Derechos Fundamentales, Trad. Juan Luis Requejo Pagés e Ignacio Villaverde Menéndez, Ed. Depalma, Buenos Aires, 2001, 66 y ss.

<sup>120</sup>KRIELE, M., Introducción a la teoría del Estado. Fundamentos históricos de la legitimidad del Estado constitucional democrático, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1980, pp.470- 473.

<sup>121</sup>FREIXES SANJUÁN, T., Constitución y derechos fundamentales. Estructura jurídica y función constitucional de los derechos, PPU, Barceñona, 1992, pp. 25 y ss.

<sup>122</sup>ESPIN, E., Derecho constitucional, Vol. I, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 1994, pp. 253.

<sup>123</sup> BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002, p. 296.

derechos fundamentales reconocidos por la Constitución “*se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de los Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias (...)*”.<sup>124</sup> Entre ellos, y como norma básica de referencia, se encuentra la Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948, y cuyo art. 3 declara que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona. Lo cual, a su vez, responde a una tradición que nace con las primeras declaraciones de derechos humanos, que destacaron como uno de los fundamentos el derecho a la seguridad. Así la Declaración de Derechos del Hombre y el Ciudadano, adoptada por Francia en 1789, declaró en su art. 2 que los derechos naturales e imprescriptibles del hombre son la libertad, la propiedad, la seguridad y la resistencia a la opresión.<sup>125</sup>

En todo caso, sea cual sea el contenido que se otorgue, hoy se evidencia una importante innovación en el desarrollo del concepto de seguridad ciudadana.<sup>126</sup> Con la universalización de la Declaración de las Naciones Unidas, y la promoción de los derechos humanos, la democracia boliviana concibe la seguridad en su sentido más amplio, como un derecho fundamental de la persona. Este es el principio de mayor categoría en la jerarquía de valores en que ha de basarse —nos advierte BALLBÉ MALLO— toda reflexión sobre el futuro de la seguridad.<sup>127</sup> En el ámbito de la seguridad interior<sup>128</sup> la consecuencia lógica de este principio queda claramente expresado que encomienda a las Fuerzas Armadas, Policiales la misión de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana.

---

<sup>124</sup>JIMENA QUESADA, L., *La Europa social y democrática de derecho*, Ed. Dykinson, Madrid, 1997, p. 32 y ss.

<sup>125</sup>*Ibíd.*, p. 67.

<sup>126</sup>FREIXES SANJUÁN, T., /REMOTTI CARBONELL, J.C., *La configuración constitucional de la seguridad ciudadana en AAVV*, La Ley de Seguridad Ciudadana, Anuario Ed. PPU, Barcelona, 1992. p. 147.

<sup>127</sup>BALLBÉ MALLO, M., *Seguridad integral: un nuevo concepto*, Instituto Superior de estudios de seguridad, Madrid, 2003, p. 15 y ss.

<sup>128</sup>ABAD, G., y PRIEGO, A., «La división entre seguridad interior e internacional y la transformación del concepto de seguridad», *Ciencia Policial*, Madrid, n° 42, 2003, p. 56.

## 2.2.6. Seguridad ciudadana ante los nuevos retos.

### 2.2.6.1. Nuevas manifestaciones de inseguridad

Desde que la seguridad emergió como problema social y político significativo no ha dejado de ser una de las cuestiones sociales más preocupantes, siempre con nuevos desafíos a enfrentar. En especial, los albores del siglo XXI se han visto caracterizados por una serie de fenómenos que han puesto en primera línea la discusión sobre la problemática de la seguridad, tanto a nivel nacional como a nivel internacional.<sup>129</sup> La aparición de nuevas formas de delincuencia, la mayor movilidad de personas y bienes en el espacio europeo de seguridad y libertad, entre otras muchas cuestiones, han generado nuevos desafíos para la seguridad ciudadana.<sup>130</sup>

La aparición de nuevas necesidades y nuevos escenarios, plantea la urgencia de repensar las funciones policiales existentes.<sup>131</sup> La configuración de una sociedad multicultural implica la existencia de nuevas identidades, de nuevos conflictos<sup>132</sup> y en consecuencia, la necesidad de mejorar el conocimiento de las diferentes culturas minoritarias, de prevenir y reprimir el racismo y la xenofobia.<sup>133</sup> En este sentido, los cuerpos policiales pueden, y deben, ser un instrumento relevante en aras a asegurar una convivencia pacífica y tolerante entre las diferentes culturas que están llamadas a coexistir.<sup>134</sup>

---

<sup>129</sup>MENDOZA BREMAUNTZ, E., *Delincuencia global*, Ed. M.E.L., Córdoba, 2005, p. 64.

<sup>130</sup>BENEYTO PÉREZ, J.M., «Identidad y conflictos culturales. La nueva perspectiva de la seguridad», en: *La seguridad de la Unión Europea: Nuevos factores de crisis*, Cuadernos de Estrategia, 134, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2007, pp. 17 a 46.

<sup>131</sup>PLANET ROBLES, S., «Políticas de seguridad y prevención en el Estado Español en materia de delincuencia organizada», en: *La seguridad en la sociedad del riesgo. Un debate abierto*, AAVV, Colección Políticas de Seguridad, 2003, Barcelona, pp. 155 a 198.

<sup>132</sup>BENEYTO PÉREZ, J. M., «Identidad y conflictos culturales: La nueva perspectiva de futuro», en: *La seguridad de la unión Europea. Nuevos factores de crisis*, Cuadernos de Estrategias, nº 135, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2007, pp. 17- 46.

<sup>133</sup>ROBERT, P., *El ciudadano, el delito y el Estado*, Colección Políticas de Seguridad, Ed. Atelier, Barcelona, 2003, pp. 86-87.

<sup>134</sup>JORDAN VILLACAMPA, M., «La tolerancia en la sociedad actual: el ámbito de la tolerancia en el ordenamiento jurídico vigente», en *Cuadernos Constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol*, nº 16, 1997, p. 76.

Las nuevas manifestaciones de inseguridad se mueven en unos, hasta ahora desconocidos, escenarios, en los que la preocupación por la seguridad adquiere un creciente protagonismo en la opinión pública. Esto es, la imparable visualización del fenómeno de la inmigración<sup>135</sup> ha supuesto una indebida, o no siempre correspondida, percepción por gran parte de los ciudadanos, que asocia este fenómeno con la inseguridad.<sup>136</sup> Y es que, si bien las detenciones de extranjeros pueden ser elevadas, cabe advertir que, en una gran parte de los casos, se basan en infracciones de la legislación de extranjería y no tanto en relación con la comisión de infracciones penales.<sup>137</sup>

Otras manifestaciones criminales se expanden por las sociedades contemporáneas como, por ejemplo, la criminalidad organizada, el tráfico de estupefacientes, robo y tráfico de obras de arte, el lavado de dinero negro y fraude fiscal, etc.<sup>138</sup> Todos ellos se han identificado como los nuevos desafíos para la seguridad, causa que explicaría la existencia de una mayor demanda de la misma.<sup>139</sup>

Sin embargo, también se ha puesto de manifiesto que los esfuerzos para lograr una mayor protección y seguridad en múltiples ámbitos generan una mayor complejidad, acrecentando las dificultades de orientación en diversos modalidades criminales, lo que a su vez crea nuevas inseguridades y, con ello, produce una demanda de seguridad siempre en aumento.<sup>140</sup> En pocas palabras, si se parte de que en el mundo al que nos enfrentamos las oportunidades criminales se multiplican; los grupos transnacionales<sup>141</sup> se estructuran y se ramifican; la criminalidad inducida crece proporcionalmente a la capacidad organizativa;<sup>142</sup> la naturaleza y potenciales efectos y víctimas no tienen que ver, y son cualitativa y

---

<sup>135</sup> ROBERT, P., El ciudadano, el delito y el Estado, Colección Políticas de Seguridad, Ed. Atelier, Barcelona, 2003, pp. 86-87.

<sup>136</sup> HERRERO HERRERO, C., Política criminal integradora, Ed. Dykinson, Madrid, 2007, p. 282 y ss.

<sup>137</sup> VELASCO CABALLERO, F., «Inmigración y policía administrativa de seguridad», en: Revista Cataluña de Seguridad Pública, n° 17, Barcelona, 2006, pp. 56 -78.

<sup>138</sup> HERRERO HERRERO, C., Política criminal integradora, Ed. Dykinson, Madrid, 2007, p. 282 y ss.

<sup>139</sup> MENDOZA BREMAUNTZ, E., Delincuencia global, Ed. M.E.L., Córdoba, 2005, p. 51.

<sup>140</sup> Ibídem, p. 54.

<sup>141</sup> Ibídem, p. 55.

<sup>142</sup> HERRERO HERRERO, C., Política criminal integradora, Ed. Dykinson, Madrid, 2007, p. 297.

cuantitativamente distintos a los correspondientes a otras épocas;<sup>143</sup> ello vendría a propiciar que la manera de enfrentarnos y gestionar los nuevos peligros cambie, y también lo haga, asumiendo ciertos rasgos y características, la configuración normativa de la sociedad, con indudables efectos tanto en la política como en el derecho penal.

### **2.2.6.2. Demandas de seguridad en el contexto actual.**

No cabe duda, por tanto, que los cambios que se han producido en las últimas décadas se han visto acompañados de una creciente demanda de seguridad en las sociedades democráticas. Esta intensa demanda de seguridad está motivada por las nuevas amenazas,<sup>144</sup> los nuevos escenarios, las nuevas identidades, los nuevos conflictos, etc.<sup>145</sup>

Todo eso no sólo produce necesariamente mayor inseguridad, sino que puede decirse que, en muchos casos, con la magnitud de los nuevos riesgos, se producen grandes incertidumbres en los ciudadanos. En definitiva, son numerosas las cuestiones que inciden en la seguridad de las personas y las comunidades, lo que amplía enormemente el abanico de demandas a considerar con la misma.<sup>146</sup>

Asumiendo la complejidad de la realidad contemporánea, podemos decir que se han modificado los tipos de inseguridad a los que la gente debe enfrentarse, y además han cambiado las posibilidades institucionales de atenuar estas inseguridades. Tanto en los niveles locales, como nacionales e internacionales, estamos asistiendo a la necesidad de una reconceptualización del significado de seguridad.<sup>147</sup> Una necesidad de repensar la seguridad se ha hecho más apremiante, no sólo ante acontecimientos como el 11 de septiembre de

---

<sup>143</sup>MENDONZA BUERGO, B., El derecho penal en la sociedad del riesgo, Ed. Civitas, 2001, Madrid, pp. 37-45.

<sup>144</sup>GIDDENS; A., Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas, Taurus, Madrid, 2000.

<sup>145</sup>LÓPEZ CEREZO, J. A., y LUJÁN, J. L., Ciencia y política del riesgo, Ed. Alianza, Madrid, 2006, pp. 19 y ss.

<sup>146</sup>SALINAS ESCOBAR, M. /HOECKER, L., «La seguridad pública desde la perspectiva de la seguridad humana», 2002, p.2 (<http://www.ilgov.org/seguridad/>).

<sup>147</sup>FISAS, V., Repensar la seguridad, El País, 2002, España.



2001 en Nueva York o el 11 de marzo de 2004 en Madrid (España), sino, ante todo, por lo que significa la sociedad del riesgo global.<sup>148</sup> Una sociedad que se vuelve cada vez más compleja, y en lo que los acontecimientos que se manifiestan como daños o peligros no pueden ser atribuidos a procesos naturales no susceptibles de influjo, sino, en buena medida, al comportamiento de personas, de organizaciones o de la sociedad en su conjunto.<sup>149</sup>

Y es que no hay duda en que la sociedad actual —como nos describe BECK— se caracteriza por su capacidad para generar riesgos<sup>150</sup> que escapan a un control basado en los mecanismos tradicionales de la previsión razonable y el cálculo, ya sea porque desbordan ampliamente la capacidad de los sistemas clásicos de control, o simplemente porque son imprevisible o tienden a ocultarse haciéndose imperceptibles hasta que ya no pueden ser dominados.<sup>151</sup> De esta forma, los cambios producidos en este siglo nos sitúan ante una perspectiva de riesgos incalculables. Riesgos que escapan a los modelos tradicionales de anticipación o previsión,<sup>152</sup> que conforman un tejido social desestructurado incapaz de hacer frente a consecuencias irreparables para las personas y la comunidad. En este contexto, se supone que estas nuevas amenazas que pesan sobre la seguridad, generan demandas de amparo en todos los órdenes, sobre todo y de modo prioritario al Estado,<sup>153</sup> pues la garantía de seguridad de los ciudadanos constituye la razón de ser y una fuente de legitimación del poder ejercido por los gobiernos. La función de protección está en las constituciones y legislaciones democráticas de todos los países.<sup>154</sup> Y es que al Estado se le exige una actuación eficaz en las más diversas áreas de control, decisión y gestión de la seguridad, así como de protección frente a los eventuales peligros. En ese campo, las

---

<sup>148</sup>BECK, U., *Sociedad del riesgo global*, Siglo XXI, Madrid, pp. 5 y ss.

<sup>149</sup> ARAVENA, F., *Seguridad humana: concepto emergente de la seguridad del siglo XXI*, UNESCO- Chile, Santiago de Chile, 2002, p. 23.

<sup>150</sup>BECK, U., *Sociedad del riesgo global*, Siglo XXI, Madrid, pp. 10.

<sup>151</sup>MENDOZA BUERGO, B., *El Derecho penal en la sociedad del riesgo*, Ed. Civitas, Madrid, 2001, pp. 38 y ss.

<sup>152</sup> *Ibíd.* pp. 42-51.

<sup>153</sup> *Ibíd.*, p. 44.

<sup>154</sup> ARAVENA, F., *Seguridad humana: concepto emergente de la seguridad del siglo XXI*, UNESCO- Chile, Santiago de Chile, 2002, p. 28.

demandas sociales de seguridad ciudadana van dirigidas esencialmente al Estado,<sup>155</sup> que a su vez utiliza el sistema penal<sup>156</sup> para responder, no siempre de forma adecuada, a las necesidades de los ciudadanos. Porque su eficacia y garantías en este terreno está siendo puesta en entredicho con la globalización,<sup>157</sup> que sin duda afecta a muchas de las cuestiones aludidas.<sup>158</sup>

Esto es, las demandas de seguridad van siempre dirigidas prioritariamente al Derecho penal. Una pretensión social de control que se canaliza procediendo, cada vez de manera más patente, a la anticipación y la ampliación cuantitativa y cualitativa, de la intervención punitiva.<sup>159</sup> Todo ello no es sino una clara demostración de la intervención del derecho en la vida personal de los individuos.<sup>160</sup> Porque, de acuerdo con DÍEZ RIPOLLÉS “*las demandas de seguridad dependen de lo que se espera del sistema penal*”.<sup>161</sup> La expectativa, es por un lado, eficacia y garantías del sistema y, por otro, la preservación de la libertad individual de los individuos.<sup>162</sup> En todo caso, se entiende como demandas las solicitudes o exigencias de los ciudadanos ante las instituciones públicas de justicia, de respuestas o acciones contra la delincuencia o la inseguridad ciudadana. Las mayores demandas de seguridad ciudadana están relacionadas con la ausencia de violencia. Las agresiones físicas contra las personas (asesinatos, lesiones, agresiones sexuales, robos con violencia) suscitan una gran inquietud en los ciudadanos.<sup>163</sup>

---

<sup>155</sup>BACIGALUPO, S., /CANCIO MELIÁ (Coords.), Derecho penal y política transnacional, Ed. Atelier, Madrid, 2005, p. 267.

<sup>156</sup>MENDOZA BUERGO, B., El Derecho penal en la sociedad del riesgo, Ed. Civitas, Madrid, 2001, p. 113.

<sup>157</sup>Ibídem, p. 267.

<sup>158</sup> JULIUS CAMPOSANO, A., La globalización ilustrada, Ed. Dykinson, Cuadernos “Bartolomé de las Casas”, Madrid, 2003, p. 29.

<sup>159</sup>DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., «De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana», en Derecho penal y política transnacional, BACIGALUPO, S., /CANCIO MELIÁ (Coords.), Ed. Atelier, Madrid, 2005, p. 267.

<sup>160</sup>MENDOZA BUERGO, B., El Derecho penal en la sociedad del riesgo, Ed. Civitas, Madrid, 2001, p. 116.

<sup>161</sup> DÍEZ RIPOLLÉS, J.L., «El nuevo modelo penal de la seguridad ciudadana», Revista Eletronica de Ciencia Penal y Criminología-RECPC, 2004, pp. 1-34.

<sup>162</sup>Ibídem.

<sup>163</sup>IGIDÓ, I., «Seguridad, bienestar y democracia», El desafío de la seguridad, AAVV, Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales y los autores, 2003, pp. 9-31.

En definitiva, y en correspondencia con todo lo dicho, podemos asegurar que resulta un desafío para el derecho, y en concreto para el Derecho penal, responder eficazmente a las demandas sociales de seguridad ciudadana, y todo ello sin perder la propia identidad ni deformar los principios que inspiran el Estado social y democrático de Derecho.<sup>164</sup> Porque no se debe olvidar que las soluciones adecuadas para responder a las demandas de seguridad sólo pueden venir por la vía de reconocer el carácter de última ratio del Derecho penal para la resolución de los conflictos sociales.

### **2.2.6.3. El Estado ante los problemas de seguridad ciudadana**

Como ya hemos señalado, la seguridad ciudadana se ha convertido en los últimos tiempos en una creciente demanda social, y consecuentemente en una de las prioridades de la agenda política actual. Por tanto, una de las principales obligaciones del Estado es garantizar la seguridad y la tranquilidad de los ciudadanos, siendo ésta una responsabilidad tanto del propio Gobierno como del resto de los poderes públicos, buscando defender la libertad y la seguridad desde la firmeza de nuestros valores democráticos y la fortaleza del Estado de Derecho. Para llevar a cabo tal protección, este modelo de Estado cuenta —de acuerdo con JIMÉNEZ DÍAZ—<sup>165</sup> con tres mecanismos: un ordenamiento jurídico adecuado para dar respuesta a la delincuencia, que se alza como la prioridad de las demandas de seguridad; una Justicia rápida y rigurosa en su aplicación; y unas Fuerzas de Seguridad eficaces en la prevención e investigación de la criminalidad. En concreto, las respuestas deben estar acompañadas de dos bloques de medidas: unas de carácter legislativo (reformas normativas tanto materiales como procesales), y otras de signo organizativo; esto es, programas operativos y de personal tendentes a incrementar la eficacia.

---

<sup>164</sup> MENDOZA BUERGO, B., *El Derecho penal en la sociedad del riesgo*, Ed. Civitas, Madrid, 2001, p. 117.

<sup>165</sup> JIMÉNEZ DÍAZ, J., *Seguridad ciudadana y Derecho penal*, Ed. Dykinson, Madrid, 2006, p. 12.

Sin embargo, todos sabemos que las cosas no operan tal y como anuncian los aparatos del poder.<sup>166</sup> En el plano legislativo, lo que se ve es un aumento exagerado de leyes penales, una exacerbación del rigor penal que experimenta no sólo Bolivia sino también el Derecho penal de las sociedades democráticas contemporáneas. De su parte, en el plano de signo organizativo lo que se percibe son procesos de privatización de la seguridad.<sup>167</sup> Se privatiza el aparato de seguridad mediante el incremento de empresas privadas, que no sólo reemplazan a la policía, sino a todo el entorno de las Fuerzas de Seguridad; es decir, se privatiza el control de la criminalidad.<sup>168</sup> En palabras de VICENT AGUADO, debemos tener en cuenta que el fenómeno de prestación de servicios de seguridad privada resulta una situación real y tangible difícilmente reversible.<sup>169</sup>

En definitiva, lo que se ve, de manera general, es que el Estado no es capaz de satisfacer, y mucho menos de responder adecuadamente, a las demandas de seguridad. Está claro que su respuesta se ha transformado en una política de control, mediante un instrumento como el derecho penal,<sup>170</sup> y no en una política de consecución de objetivos concretos y materiales.<sup>171</sup> Pero eso no es todo, en una política de control represiva, al mismo tiempo que se intensifica la privatización de sus tareas, consideradas esenciales, también se edifica un orden jurídico extremadamente reglamentador.<sup>172</sup>

Justamente este orden jurídico reglamentador, agregado al abandono de cualquier otro objetivo, conduce a la eliminación de las bases materiales de la incriminación, que pasa a

---

<sup>166</sup>TAVARES, J., «Globalización, derecho penal y seguridad pública», en Derecho penal y política transnacional, BACIGALUPO, S., /CANCIO MELIÁ (Coords.), Ed. Atelier, Madrid, 2005, p. 317

<sup>167</sup> Ibídem, p. 314.

<sup>168</sup> TAVARES, J., «Globalización, derecho penal y seguridad pública», en Derecho penal y política transnacional, BACIGALUPO, S., /CANCIO MELIÁ (Coords.), Ed. Atelier, Madrid, 2005, p. 314.

<sup>169</sup> AGUADO I CUDOLA, V., Derecho de la seguridad pública y privada, Editorial Arazandi S.A., Navarra, 2007, p. 218.

<sup>170</sup>SANZ MULAS, N., Alternativas a la pena privativa de libertad. Análisis crítico y perspectivas de futuro en las realidades española y centroamericana, Ed. Colex, Madrid, 2000, pp. 33 y ss.

<sup>171</sup>MENDOZA BREMAUNTZ, E., Delincuencia global, Ed. M.E.L., Córdoba, 2005, pp.123-125.

<sup>172</sup>HERRERO HERRERO, C., Política criminal integradora, Dykinson, Madrid, 2007, pp. 82 a 101.

tener apenas un contenido simbólico.<sup>173</sup> De esta manera, contrariamente a lo que puede ser el sentir generalizado de nuestra población, el exceso de rigor penal no es un mecanismo eficaz en la lucha contra la criminalidad.<sup>174</sup> Además, debe tenerse presente, en primer lugar, que el sistema penal es sólo uno de los instrumentos —de última ratio— de que disponen el Estado y la sociedad para frenar el fenómeno de la criminalidad. Como sostiene MENDONZA BUERGO, *“el sistema penal no es el instrumento primordial, ni menos aún el único idóneo, para combatir los riesgos, ni para la consecución de seguridad en todos los órdenes sino, que, por el contrario, está asumiendo en numerosas ocasiones la función de aportar una seguridad meramente simbólica que pretende justificar al legislador en la búsqueda de vías de solución del conflicto”*.<sup>175</sup>

En definitiva, las respuestas a la demanda de seguridad no debe ser competencia exclusiva del sistema penal. Sin duda, es la “solución” cómoda, pero no es la más adecuada,<sup>176</sup> puesto que para empezar llega demasiado tarde. El énfasis de las respuestas debe estar en el diseño e implementación de políticas públicas de carácter preventivo, relacionadas con las más variadas áreas del quehacer social (económicas, educacionales, familiares, urbanas, etc.) y que tienen clara incidencia en el fenómeno de la delincuencia.

---

<sup>173</sup>DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., «El Derecho penal simbólico y los efectos de la pena», en *Critica y justificación del derecho penal en el cambio de siglo*, ARROYO ZAPATERO, ULFRID NEUMAN Y ADÁN NIETO MARTÍN (Coords.), Ed. Universidad de Castilla-La Mancha, Cuenca, 2003, p. 147.

<sup>174</sup>DÍEZ RIPOLLÉS, J.L., «El nuevo modelo penal de la seguridad ciudadana», *Revista Eletronica de Ciencia Penal y Criminología-RECPC*, 2004, pp. 3-34.

<sup>175</sup>MENDOZA BUERGO, B., «Gestión del riesgo y política criminal de seguridad en la sociedad del riesgo», en *La Seguridad en la sociedad del riesgo. Un debate abierto*, Ed. Atelier, Barcelona, 2003, p. 85.

<sup>176</sup>SANZ MULAS, N., «La actual política criminal en España», en *Revista Politeia*, Año I, Portugal, 2004, pp. 62-90.

## **CAPÍTULO III**

### **3. DERECHOS DE LOS USUARIOS DE TERMINALES TERRESTRES Y SEGURIDAD HUMANA**

#### **3.1. DERECHOS Y DEBERES DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE**

No importa el medio de transporte; taxis o colectivos, buses o aviones, incluso trenes y el mismo marítimo, todos los medios de transporte tienen obligaciones con los pasajeros, quien tiene derechos irrenunciables como consumidor, pero también deberes.

Esta se orienta sobre los actos de consumo que realizamos cotidianamente, regula el accionar de las empresas para que satisfagan las necesidades de los consumidores sin abusos, y en general, crea un marco que detalla las condiciones en las que debemos realizar todas nuestras compras y contrataciones en el comercio establecido.

Dentro de la doctrina se reconoce que:

- I. Los pasajeros tienen derecho a:
  - Ser informados sobre todas las características del servicio; tales como el precio, itinerario, frecuencia y tipo de bus.
  - Que la empresa se haga responsable de su seguridad y que los buses cuenten con el dispositivo de velocidad a bordo; si este anuncia exceso de velocidad, usted tiene derecho a exigir al chofer que reduzca la velocidad.
  - Obtener indemnizaciones por incumplimiento de servicios.

- Que la empresa respete las horas de descanso de los conductores y que cuente con máquinas en óptimas condiciones
  - Exigir que se realice el listado con los datos de los pasajeros en los viajes.
- II. La empresa debe asegurar que:
- El pasajero llegará a destino sin sufrir ningún tipo de daño.
  - Devolverá el valor del pasaje en caso de quedar a medio camino y que proveerá de alimentación y estadía cuando se suspenda un viaje o si el bus queda detenido.
  - Sobre el equipaje, el pasajero tiene derecho a llevar el peso permitido según norma.
  - Exigir el pago de la empresa si se daña o pierde su equipaje.
  - Exigir la declaración de su contenido, y en caso de daño o extravío, solicitar el valor total.
  - Que la empresa se haga responsable por el trasladado en el portamaletas, no así el de la parrilla interior del bus (salvo en situaciones atribuibles a la empresa).
  - Si sufrió la pérdida de su equipaje, para realizar la denuncia debe contar con la colilla del pasaje, el ticket del equipaje y si corresponde, la declaración del equipaje.
- III. Los pasajeros también tienen deberes:
- Debe planificar su viaje y comprar pasajes sólo en empresas establecidas.
  - Exigir el comprobante de equipaje y cuidar el que lleva a bordo, el cual sube bajo su responsabilidad.
  - Es deber del pasajero exigir al conductor que baje la velocidad cuando el dispositivo esté encendido.
  - Debe cuidar y mantener en buen estado las máquinas, hacer buen uso del baño y respetar normas como no fumar ni beber alcohol a bordo.

### **3.1.1. Derechos de los usuarios de transporte.**

Los usuarios del transporte público colectivo por carretera tendrán los siguientes derechos:

Como la doctrina lo determina principalmente tienen derecho a una información clara en relación al horario, líneas en funcionamiento, tarifas, etc. Estos datos deben ser expuestos al público en las estaciones o terminales de viajeros, en los locales de la empresa abiertos al público, en su página web y a través de una línea de atención telefónica. Las modificaciones que se produzcan de los citados datos se anunciarán con anticipación antes de su implantación.

Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares o discrecionales. Los primeros son los realizados de acuerdo con un itinerario, calendario y horarios fijos. Estos servicios, que se explotan normalmente por empresas privadas, son adjudicados por la Administración bajo un título concesional, en el que se recogen las condiciones esenciales (itinerarios, tarifas, vehículos, etc.) en que el servicio debe realizarse. Por el contrario, los servicios discrecionales son los que se efectúan con itinerarios, horarios y calendarios de carácter variable y esporádico. Estos servicios se realizan mediante autorizaciones expedidas por la Administración, con distintos radios de acción.

Al tener acceso a la compra de pasajes en los locales, en los vehículos en ruta de la empresa prestadora del servicio, estaciones de viajeros y agencias de viajes. La venta de pasajes debe iniciarse al menos con treinta minutos de antelación a la partida hasta los diez minutos anteriores a la misma.

Los pasajeros deben ser admitidos siempre que no sobrepasen las plazas disponibles en cada expedición, abonen el precio del servicio, reúnan las condiciones debidas de salubridad e higiene, *no porten objetos que puedan causar peligro o incomodidades a los otros usuarios* por su volumen y composición y cumplan las normas de educación y convivencia.



No viajar de pie y estas deben ser en condiciones de comodidad humanamente cómodos, para evitar cualquier tipo de lesión en casos de accidentes.

Estar cubierto por una póliza de seguro obligatorio de viajeros. El transporte de personas implica un riesgo que el transportista debe asumir, por lo que si se producen daños a los pasajeros, la compañía o empresa es la responsable de los perjuicios que se les causen. Por ello, existe la obligación legal de concertar el llamado Seguro obligatorio de Auto Transporte (SOAT) u otro tipo de seguro que permita indemnizar a los usuarios que sufran daños como consecuencia de un accidente ocurrido durante el desplazamiento, o que se puedan producir cuando el viajero entre o salga del vehículo por los lugares indicados, o los ocurridos durante la entrega o recuperación del equipaje del vehículo. El transportista, por medio de este seguro, responderá incluso cuando la culpa no sea del conductor del vehículo. La protección de dicho seguro obligatorio se extiende en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia para el caso de siniestro.

En el caso de tratarse de un viajero de movilidad reducida que accede al vehículo con una silla de ruedas a través de la rampa dispuesta en su puerta central, éste deberá proceder a situarse de forma adecuada en el lugar del vehículo reservado para sillas de ruedas, así como hacer uso tanto del cinturón de seguridad de que dispone el medio de transporte para tal fin como de los medios que tiene la propia silla de ruedas, con el objeto de que ésta quede totalmente inmovilizada.

Asimismo deberá, con la ayuda del resto de los usuarios, llevar a cabo el abono del pasaje correspondiente o la cancelación de cualquier otro título de transporte que la empresa tenga en vigor.

### **3.1.2. Obligaciones de los usuarios de los transportes**

Los usuarios del transporte público colectivo por carretera tendrán las siguientes obligaciones:

Necesariamente se establece para su seguridad a acceder o abandonar el vehículo en las paradas habilitadas a tal efecto no pudiendo hacerlo, salvo causa justificada, fuera de las mismas.

No distraer la atención del conductor del vehículo ni entorpecer la labor del mismo cuando éste se encuentre en marcha.

Viajar en los lugares habilitados para los usuarios procurando no dificultar el paso en los lugares destinados al tránsito de personas.

Está prohibido fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte.

Adquirir el pasaje correspondiente al trayecto realizado, según la tarifa aprobada, así como facilitar el mismo a los empleados de la empresa concesionaria o funcionarios competentes en materia de transporte cuantas veces sea requerido para ello.

Reunir las condiciones mínimas de sanidad e higiene necesarias para evitar incomodidad o riesgo al resto de usuarios.

Respetar los vehículos e instalaciones, especialmente los mecanismos de apertura y cierre de los vehículos así como los dispositivos de seguridad y socorro.

### **3.1.2.1. Derecho a reclamar**

El usuario del transporte público debe conocer cuáles son sus derechos a la hora de reclamar a la empresa transportista cualquiera de los problemas que habitualmente se presentan. Debe ser informado de los procedimientos establecidos para resolver las

controversias que puedan surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.

Los mayores problemas para los usuarios a la hora de utilizar el transporte público regular se producen debido a los incumplimientos de los horarios y a la pérdida de equipaje. En el primer caso el usuario podrá solicitar la indemnización de los daños y perjuicios causados por el retraso. En el caso de pérdida o deterioro del equipaje, el usuario podrá solicitar a la empresa prestadora del servicio el pago del mismo con independencia de su contenido real pudiéndose, sin embargo, contratar un seguro complementario para que el usuario posteriormente pueda exigir el importe en el que en ese momento se haya valorado la maleta. La contratación por parte del usuario de este seguro complementario es recomendable cuando el equipaje contenga objetos de valor.

## **3.2. SEGURIDAD HUMANA**

### **3.2.1. La exigencia de humanidad.**

El desarrollo humano ha traído consecuencias no deseadas que se reconocen en la intensificación y la multiplicación de riesgos para la propia supervivencia. Los riesgos ecológicos, nucleares, energéticos, infraestructurales, químicos, genéticos, demográficos, de salud, alimentarios, laborales, de ruptura social, la delincuencia entre otros, han aumentado significativamente desde la década de los años setenta.

La respuesta a esta nueva situación ha venido, generalmente, de la mano de los estados. Pero la complejidad de estos fenómenos ha permitido evidenciar que la seguridad del Estado es una respuesta insuficiente en un mundo global y complejo.

El 30 de noviembre de 2001, en la Harvard University JFK School of Government,<sup>177</sup> alrededor de veinte participantes, que representaban a seis grupos de trabajo, se reunieron para revisar el estado de la investigación sobre seguridad humana. Entre las conclusiones de estos grupos una nos merece significativa:

*“La seguridad humana puede ser entendida como la tarea de “humanizar la seguridad”. Mostrando que esto se sostiene sobre la base de valores, como la protección y la prevención”*

Podemos considerar la seguridad humana como una condición necesaria para la protección y salvaguarda de la humanidad. Como aquello que se puede hacer cultivando la humanidad,<sup>178</sup> utilizando el título de la obra de Marta Nussbaum, tanto si esta acción es entendida como la búsqueda de la plena realización del ser humano o si la percibimos como lo que se puede hacer respetando lo que es esencial para la existencia de la humanidad misma.

El desarrollo de estas actitudes y valores humanos nos lleva a reflexionar acerca de a pretensión que se manifiesta en el mundo actual con mucha insistencia: la demanda de mayores niveles de seguridad. Desde un enfoque humano de la seguridad, este hecho se tiene que corresponder, de igual modo, con la exigencia de una mayor humanidad en el tratamiento de los fenómenos que afectan a la inseguridad.

La seguridad humana hace referencia, de igual modo, a la protección y la salvaguarda del derecho a la vida y la integridad personal, y al propósito de humanizar la seguridad existente, mediante la integración de los valores y derechos y las capacidades humanas en todos los sistemas de seguridad internacional, nacional y local.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup> HARVARD UNIVERSITY JFK SCHOOL OF GOVERNMENT (2001) Workshop: Measurement of Human Security Summary of Deliberations, p. 1.

<sup>178</sup> NUSSBAUM, M. El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001.

<sup>179</sup> KAPUY, K. “The Relevance of the Local Level for Human Security” Human Security Perspectives, V. 1 N° 1, 2004.

Sin embargo, se pierde la humanidad, como afirma Martha C. Nussbaum, “*cuando un ser humano tiene una vida que frustra sus poderes de acción humana y expresión, produce en nosotros un sentimiento de pérdida y tragedia. Una vida sin dignidad y capacidad de elección, una vida en la que no se es más que un apéndice, es un tipo de muerte de su humanidad*”.<sup>180</sup>

Perder las bases que proporcionan seguridad produce, en numerosas ocasiones, para muchos seres humanos, una vida que no merece tal nombre. Cualquier reflexión acerca de la seguridad, bajo el enfoque de la seguridad humana ha de reconocer, por tanto, la humanidad allá donde se encuentre, y conceder a sus ingredientes fundamentales, la razón y la capacidad moral, la mayor lealtad y respeto.<sup>181</sup>

*“Los ciudadanos que cultivan la humanidad necesitan, además, la capacidad de verse a sí mismos no solo como ciudadanos pertenecientes a alguna región o grupo, sino también, y por sobre todo, como seres humanos vinculados a los demás seres humanos por lazos de reconocimiento y mutua preocupación. El mundo a nuestro alrededor es indudablemente internacional. Cuestiones que van desde el comercio, los derechos humanos o las hambrunas, invitan a nuestra imaginación a aventurarse más allá de las estrechas lealtades de grupo y a considerar la realidad de esas vidas distantes.*

*Pero los ciudadanos no pueden reflexionar bien sobre la sola base del conocimiento factual. La tercera destreza que debe poseer el ciudadano es la imaginación narrativa. La capacidad de pensar cómo sería estar en el lugar de otra persona; ser un lector inteligente de la historia de esa persona y comprender las emociones, deseos y anhelos que alguien así pudiera experimentar”.*<sup>182</sup>

---

<sup>180</sup> NUSSBAUM, M. “Sentimientos sin fronteras”. Universidad de Navarra, 2000. p. 2

<sup>181</sup> NUSSBAUM, M. El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001. p. 91

<sup>182</sup> NUSSBAUM, M. El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001. p. 21

La perspectiva humana significa, asimismo, describir y contribuir al conocimiento de cuáles son las dificultades más penosas de la vida humana,<sup>183</sup> aquellas que pudiendo ser evitadas, imposibilitan nuestra realización personal y colectiva. Se tratará de saber cómo prevenir y mitigar los inevitables efectos adversos que se producen en el propio desarrollo humano, señalando aquellas dificultades que ponen de verdad en peligro la seguridad humana, nuestra supervivencia misma.

Esta manera de ver las cosas nos lleva a investigar, igualmente, acerca de cómo los deseos, intuiciones y preferencias que se han formado socialmente distan mucho de ser totalmente seguros<sup>184</sup> y como se pueden convertir en fuentes de inseguridad humana, si no son sometidos a un escrutinio racional. Hemos de reconocer que muchos de esos riesgos proceden de una vida que se vive peligrosamente.

Nos hemos acercado a este tema con una actitud y punto de vista, similar al que utilizaban las escuelas de pensamiento helenísticas de Grecia y Roma –epicúreos, escépticos y estoicos– cuando concibieron el pensamiento filosófico como un medio para afrontar las dificultades más penosas de la vida humana. Veían al filósofo como un médico compasivo cuyas artes podían curar muchos y abundantes tipos de sufrimiento humano. Practicaban la filosofía no como una técnica intelectual elitista dedicada a la exhibición de la inteligencia, sino como un arte comprometido cuyo fin era luchar contra la desdicha humana.

*“La idea de una filosofía práctica y compasiva -es decir, una filosofía al servicio de los seres humanos, destinada a satisfacer sus necesidades más profundas, hacer frente a sus perplejidades más urgentes y llevarlos de la infelicidad a un cierto estado de florecimiento- es una idea que hace de la ética helenística un objeto de*

---

<sup>183</sup> NUSSBAUM, M. La terapia del deseo. Teoría y práctica en la ética helenística, Piados, Barcelona. 2003. p. 91.

<sup>184</sup> NUSSBAUM, M.(2001) El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001, p. 431.

*estudio cautivador para un filósofo que se pregunta qué tiene que ver la filosofía con el mundo real”*.<sup>185</sup>

Como recoge A. Giddens en, *La constitución de la sociedad. Bases para una teoría de la estructuración*, las ciencias sociales pretenden alcanzar concepciones sobre la naturaleza de la actividad social humana y sobre el agente humano que se puedan poner al servicio del trabajo empírico.

*“Sostener que discusiones filosóficas pueden hacer aportes a ese quehacer no equivale a suponer que haga falta resolver de manera concluyente esas discusiones antes que se consiga producir una investigación social valiosa (...)*

*(...)Más que preocuparse por las querellas epistemológicas y por determinar si algo semejante a una “epistemología” en su acepción tradicional se puede formular en definitiva, los que trabajan en teoría social, según mi propuesta, se deben aplicar, primero y ante todo, a reelaborar concepciones sobre el ser y el hacer del hombre, sobre la reproducción social y la transformación social”*.<sup>186</sup>

Esta preocupación por la desdicha humana encuentra muchos elementos concretos y tangibles en la vida diaria de muchas personas. Se manifiestan en necesidades de seguridad que obedecen a una epistemología que fluye de la experiencia social y de la razón práctica.

*“La seguridad humana es un concepto que surge no de las doctas escrituras de los eruditos sino de las diarias preocupaciones del pueblo. Se refleja todos los días en el ceño fruncido de los rostros de los niños inocentes, en la angustiada existencia de los sin techo, en el constante temor de los que no tienen trabajo, en los silentes*

---

<sup>185</sup> GIDDENS, A. *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires, Amorrortu, 1995, pp. 19-21

<sup>186</sup> *Ibíd.*

*gritos de los perseguidos, en la calma desesperación de las víctimas de las drogas, el SIDA, el terrorismo y la propagada contaminación”.*<sup>187</sup>

Pensar la humanidad y la seguridad humana significa también, recapacitar sobre algunos aspectos que nos definen como seres humanos: fragilidad y vulnerabilidad.<sup>188</sup> Asumiendo la complejidad de la realidad contemporánea podemos decir, con Edgar Morín, que, *“toda evolución es el logro de una desviación cuyo desarrollo transforma el sistema donde ella misma ha nacido: ella desorganiza el sistema reorganizándolo. La incertidumbre irremediable de la historia humana. La historia humana que ha sido y sigue siendo una aventura desconocida”.*<sup>189</sup>

La vida de los seres humanos es frágil, limitada e incierta. Tal vez uno de los aspectos más importantes de la seguridad humana no será otro que ayudar a superar las incertidumbres paralizantes y los miedos que aprisionan al ser humano.

*“La excelencia de la persona buena es como la planta joven: crece en el mundo débil y quebradiza, en necesidad constante de alimento exterior. Lo mismo ocurre con los seres humanos, hemos de nacer con las aptitudes adecuadas, vivir en circunstancias naturales y sociales favorables, relacionarnos con otros seres humanos que nos brinden ayuda y no sufrir desastres desesperados(..)  
El problema se torna más complejo si se considera otra sugerencia de la imagen poética, a saber, que la peculiar belleza de la excelencia humana reside justamente en su vulnerabilidad. La delicadeza de una planta no es la dureza deslumbrante de una gema. La excelencia humana es considerada algo necesitado por naturaleza, de modo que jamás podrá ser invulnerable y conservar al mismo tiempo su belleza distintiva”.*<sup>190</sup>

---

<sup>187</sup> HAQ, MAHBUB UL “Human rights, security, and governance”, Peace & Policy of the Toda Institute for Peace and Policy Research: Dialogue of Civilizations for World Citizenship, Vol. 3, 1998. N° 2

<sup>188</sup> NUSSBAUM, M. La fragilidad del bien, Visor, Madrid, 1995. p. 29

<sup>189</sup> MORIN, E. Los siete saberes fundamentales para la educación del futuro .UNESCO, Francia, 1999. p. 45

<sup>190</sup> NUSSBAUM, M. La fragilidad del bien, Visor, Madrid, 1995. p. 19



La humanidad no puede evitar el hecho de que tengamos que encontrar siempre como tarea, aprender a enfrentar las incertidumbres y las adversidades que vivir conlleva.

*“Es necesario aprender a navegar en un océano de incertidumbres a través de archipiélagos de certeza. La fórmula del poeta griego Eurípides que data de hace 25 siglos está ahora más actual que nunca. “Lo esperado no se cumple y para lo inesperado un dios abre la puerta”. El abandono de los conceptos deterministas de la historia humana que creían poder predecir nuestro futuro, el examen de los grandes acontecimientos y accidentes de nuestro siglo fueron todos inesperados, el carácter en adelante desconocido de la aventura humana, deben preparar nuestras mentes para esperar lo inesperado y poder afrontarlo”.*<sup>191</sup>

De acuerdo con Ramphele,<sup>192</sup> la seguridad total es imposible e indeseable. Esta idea puede inducir a la inercia y la alineación. Al igual que la pretensión de un ser inmortal, un ser invulnerable no es humano. La vulnerabilidad, tal vez sea una de las fuentes más incidentales de humanidad. El sentimiento de invulnerabilidad puede hacernos inhumanos. Puede hacernos perder la simpatía por los otros o disminuir nuestra propensión a la simpatía por con ellos. En el discurso de la seguridad humana se trata de tomar en cuenta, también, la vulnerabilidad inherente al ser humano y a los sistemas sociales por el contruidos. Adentrarse en el discurso de la seguridad humana significa abrirse a las vulnerabilidades de los demás, en parte, porque las compartimos nosotros mismos.

Mahbub Ul-Haq sostiene que esta nueva interpretación de la seguridad humana requiere de nosotros que la consideremos como algo universal, global e indivisible. Según este autor, la misma velocidad que ha traído muchos productos modernos a la puerta de nuestra casa, ha traído también la mayor parte de la miseria humana a nuestro patio trasero.

---

<sup>191</sup> MORIN, E. Los siete saberes fundamentales para la educación del futuro .UNESCO, Francia. 1999, p. 43

<sup>192</sup> RAMPHELE, M. Reply. Seminnar at the National Council for Research on Women. 2004. Revisado en: [www.ncrw.org/interest/bernstein\_remarks.htm]

*“Cada droga que mata silenciosamente, cada enfermedad que viaja silenciosamente, cada acto terrorista que destruye la vida insensiblemente - imaginen por un momento que todos ellos llevasen una etiqueta que indicara su nación de origen, como lo hacen la mayoría de los productos. Entonces comprenderíamos con un sobresalto repentino que las preocupaciones por la seguridad humana son, incluso, más globales que el comercio internacional. Ninguna nación puede proteger la seguridad de su pueblo sin algún entendimiento o acuerdo global”.*<sup>193</sup>

Martha C. Nussbaum reflexiona sobre esta concepción del ser humano, percibido como un ciudadano del mundo, que se reafirma en una política solidaria, en la medida en que es un sujeto racional que aspira a un bien común y a la justicia en el marco de un mundo interdependiente.

*“Soy un ciudadano del mundo, dijo Diógenes cuando se le preguntó de dónde venía. Insistió en definirse en función de aspiraciones y preocupaciones más universales. Los estoicos que siguieron su ejemplo desarrollaron plenamente su imagen del kosmopolites, o ciudadano del mundo, argumentando que, en efecto, cada uno de nosotros habita en dos comunidades: la comunidad de nuestro nacimiento, y la comunidad del razonamiento y aspiraciones humanas, que “es en verdad grande y en verdad común”. En esta última comunidad, fundamentalmente, donde se encuentra la fuente de nuestras obligaciones morales y sociales. Respeto de valores morales fundamentales tales como la justicia, “deberíamos considerar a todos los seres humanos como nuestros conciudadanos y habitantes de la misma localidad”.*<sup>194</sup>

Mario Bunge ha formulado esta necesidad de un humanismo secular para esta nueva sociedad producto de la globalización.

---

<sup>193</sup> HAQ, MAHBUB “Un nuevo concepto de seguridad”. Soka Gakkai International Quarterly, 2003. p. 2

<sup>194</sup> NUSSBAUM, M. El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001. p. 81

*“La marca distintiva del humanismo secular es su preocupación por la totalidad de la humanidad. Esta fórmula puede ser detallada en varias tesis:*

*Antropológica: las diferencias individuales entre las personas son poco importantes en comparación con los aspectos comunes que nos hacen a todos miembros de la misma especie. Puesto en términos negativos: no existen superhombres ni razas superiores.*

*Axiológica: aunque los diferentes grupos humanos pueden tener valores diferentes, hay muchos valores universales básicos, tales como bienestar, honestidad, lealtad, solidaridad, justicia, seguridad, paz y conocimiento, por los cuales vale la pena trabajar o incluso luchar. Puesto en términos negativos: el relativismo axiológico radical es falso y perjudicial.*

*Moral: debemos buscar la salvación en este mundo, el único real, por medio del trabajo y el pensamiento, antes que por la plegaria o la guerra, y debemos disfrutar la vida, así como intentar ayudar a los demás a vivir, en lugar de perjudicarlos.*

*Política: a la vez que defendemos tanto la libertad de culto y la diversidad de cultos, como la libertad de inclinación política y la diversidad de las inclinaciones políticas, debemos esforzarnos por lograr o mantener un estado secular, así como un orden social íntegramente democrático, a salvo de las desigualdades injustas y las chapuzas técnicas evitables”.*<sup>195</sup>

El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), introdujo en 1994 el concepto de seguridad humana.<sup>196</sup> Lo hacía como un intento de fusionar las preocupaciones políticas relacionadas con la seguridad transnacional y nacional, con el desarrollo político y económico y el medio ambiente.

---

<sup>195</sup> BUNGE, M. Crisis y reconstrucción de la filosofía, Gedisa, Barcelona, 2002. pp. 18-19

<sup>196</sup> PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo): Informe sobre desarrollo humano 1994: Nuevas dimensiones de la seguridad humana, Fondo de Cultura Económica, México. 1994.

En este capítulo se describen y examinan algunas de las características y definiciones que quieren contribuir a la formulación de un marco conceptual de la seguridad humana.<sup>197</sup> Son muchos los enunciados que se han realizado sobre el significado y el alcance de esta expresión promovida, desde sus inicios por la Organización de Naciones Unidas.<sup>198</sup>

Indagar en la necesidad de ir más allá de un paradigma estatocéntrico,<sup>199</sup> hacia otro humanocéntrico, o como ir de la seguridad del estado a la seguridad de las personas, es de lo que trata este trabajo de investigación acerca de lo que significa la seguridad humana.

### **3.2.2. La seguridad humana en el contexto de la Organización de Naciones Unidas.**

La Organización de las Naciones Unidas ha sido uno de los contextos más significativos para el desarrollo de la agenda de seguridad humana.<sup>200</sup> El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), que pertenece al sistema de ese organismo internacional con los informes anuales que realiza, ha contribuido de manera decisiva a la difusión y conocimiento de este concepto. A iniciativa de la Organización de Naciones Unidas esta concepción de la seguridad se ha situado en conexión con otros muchos de carácter global:

pacificación, control de armas y minas antipersonales, desarme, derechos humanos, refugiados, seguridad medioambiental, seguridad alimentaria, prevención del crimen transnacional, responsabilidad social de las empresas, protección y prevención de la salud, justicia internacional Tribunal Penal Internacional, la violencia de género, entre otros.<sup>201</sup>

---

<sup>197</sup> BIBLIOGRAFÍA EN SEGURIDAD HUMANA, Harvard Program on Humanitarian Policy and Conflict Research; revisado en: <http://www.hsph.harvard.edu/hpcr/events/hsworkshop/bibliography.pdf>

<sup>198</sup> EDSON, S. Human security: an extended and annotated international; Bibliography Centre for History and Economics King's College, University of Cambridge. 2001.

<sup>199</sup> KERR, P. The evolving dialectic between state-centric and human-centric security. Australian National University, Canberra, 2003. p. 5-7

<sup>200</sup> NEWMAN, E; RICHMOND, O. The United Nations and Human Security. Palgrave, Gran Bretaña. 2001. p. 16-18

<sup>201</sup> HAQ, MAHBUB UL "Human rights, security, and governance", Peace & Policy of the Toda Institute for Peace and Policy Research: Dialogue of Civilizations for World Citizenship, Vol. 3, 1998. N° 2

El ex secretario general, Kofi Annan, decía en el informe, nosotros los pueblos,<sup>202</sup> dirigido a la cincuenta y cinco sesión de la Asamblea General de la ONU, “*La seguridad no puede ser definida sólo como la ausencia de conflicto armado, sea dentro de un estado o entre estados Los abusos de derechos humanos, los desplazamientos de la población civil, el terrorismo internacional, de la pandemia del SIDA, el tráfico de armas, de drogas y personas, los desastres ambientales, presentan una amenaza directa a la seguridad humana, forzándonos a adoptar una estrategia coordinada*”.<sup>203</sup> Es significativa la aparición de este concepto en los planes estratégicos de la UNESCO, organización que dispone de una página web destinada a este tema hasta el 2007 en los que el objetivo pretende: *Mejorar la seguridad humana mediante una mejor gestión del entorno y el cambio social.*<sup>204</sup>

Para la UNESCO, la seguridad humana, como concepto global, permite abrir la vía a nuevos enfoques interdependientes, que estén a la vez atentos a la definición que las propias poblaciones dan a las inseguridades parciales que sufren y al contexto de sus causas y de las respuestas que las poblaciones pretenden establecer.

Los objetivos que se propone la UNESCO ante la transformación de los temas de seguridad. Tres factores estarían ayudando a redefinir la seguridad más ampliamente. El primer factor es que los conflictos ya no ocurren tanto entre estados como en el interior de cada estado. A menudo como expresión de la crisis que desafía el contrato social y la buena voluntad de vivir juntos.

Por otra parte, la distinción clara, clásica desde Hobbes entre la seguridad nacional y la seguridad internacional pierde cada vez más sentido al abolirse las distancias e

---

<sup>202</sup> SECRETARIO GENERAL DE NACIONES UNIDAS, “Nosotros los pueblos”. Informe del Milenio, Organización de Naciones Unidas, 2000.

<sup>203</sup> ANNAN, K.A.(2000) Millennium Report of the secretary-General of the UN ”We the Peoples-The role of the United Nations in the 21 Century”, United Nations Department of Public Information, New York.

<sup>204</sup> UNESCO: Estrategia de plazo medio 2002-2007. UNESCO. 2002.

incrementarse la interdependencia entre los que gobiernan cada país percatándose de que estas dos formas de seguridad son inseparables.

No puede haber seguridad internacional cuando la paz civil es incierta, pero sobre todo no puede haber seguridad nacional sin un contexto de paz internacional. En tercer lugar el componente militar de la seguridad, con la globalización y el fin del mundo bipolar, ha pasado a ser un componente más entre otras políticas de seguridad más inclusivas en las que la paz es cada vez más dependiente del desarrollo, la seguridad de recursos y la protección del medioambiente, pero también de los derechos humanos, y la justicia.<sup>205</sup>

La Universidad para la Paz afiliada a la Organización de Naciones Unidas ha tenido también un papel destacado en cuanto a la difusión y a la organización de actividades relacionadas con la seguridad humana.

En *The United Nations and Human Security*, Edward Newman y Oliver P. Richmond recogen las principales reflexiones que, desde Naciones Unidas, se realizan con respecto a la seguridad humana.<sup>206</sup>

Reciente, además, se ha establecido el Departamento de Seguridad Humana en la Oficina del Director Ejecutivo de Naciones Unidas en Viena.

De igual modo, también se recoge en el marco estratégico para el bienio 2006-2007 del Programa sobre las drogas y el delito del Consejo Económico y Social de la ONU.

*“El desarrollo sostenible presenta múltiples dimensiones: exige compartir los recursos del planeta de modo que promueva la dignidad humana; exige asimismo una buena administración de estos recursos para que las generaciones futuras hereden un mundo mejor. El desarrollo sostenible implica también una mejora de la*

---

<sup>205</sup> NEWMAN, E; RICHMOND, O. *The United Nations and Human Security*. Palgrave, Gran Bretaña, 2001. p. 23

<sup>206</sup> *Ibíd.*

*seguridad humana, lo que incluye liberar al individuo del agobio que suponen los comportamientos “inciviles”. Este aspecto es un elemento esencial de la labor de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, que tiene el mandato de ayudar a los Estados Miembros en su lucha contra las drogas ilícitas, la delincuencia y el terrorismo”*.<sup>207</sup>

La perspectiva de la seguridad humana está implícita en las organizaciones preocupadas por el desarme (armas de destrucción masiva, armas convencionales) Desde la ONU también se ha prestado atención a los grupos sub-estatales y la seguridad de las personas, especialmente en los conflictos étnicos.

En septiembre de 2004 se creó Human Security Unit (HSU) en la secretaría de Naciones Unidas en la oficina para la coordinación de los asuntos humanitarios (OCHA). El objetivo de esta unidad es poner seguridad humana en la agenda principal de las actividades de la ONU.

En la Cumbre del Milenio de Naciones Unidas<sup>208</sup> en 2000, el secretario general Kofi Annan invitó a comunidad mundial a avanzar las metas de la “libertad de la necesidad” y “libertad del miedo”. Como contribución a este esfuerzo, se estableció la Comisión Independiente para la Seguridad Humana (CHS). Después de dos años de deliberaciones, la Comisión sometió su informe final, la seguridad humana ahora, al secretario general de la ONU en mayo de 2003.

El discurso de género también ha contribuido a la “humanización” de la seguridad en el seno de la ONU. La seguridad de las mujeres está comprometida por su posición en una sociedad patriarcal, en la que se produce la desigualdad y prácticas que afectan a su integridad física y psíquica. Un acercamiento de género a la seguridad humana incorpora las aplicaciones correlacionadas con la prevención de la violencia contra mujeres y niñas,

---

<sup>207</sup> NACIONES UNIDAS, Consejo Económico y Social: Propuesta de Marco estratégico 2006- 2007. ONU. 2004.

<sup>208</sup> ASAMBLEA DEL MILENIO DE LAS NACIONES UNIDAS: Cumbre del Milenio, ONU. 2000.

las desigualdades del género en el control sobre recursos, las desigualdades del género en la toma de decisión, los derechos humanos de las mujeres y la participación de las mujeres como agentes de su propia vida y libertad. La organización UNESCAP, del sistema de la Organización de Naciones Unidas, promueve la adopción de un acercamiento humano responsable de la seguridad de género para asegurarse de que los derechos humanos se cumplen, especialmente de los de las mujeres y niñas.<sup>209</sup>

*El concepto de seguridad humana proporciona un marco alternativo de pensamiento acerca de la seguridad, en un enfoque integrador -que ve la paz, la seguridad, la igualdad, los derechos humanos y el desarrollo de manera interrelacionada, incidiendo unos en otros. Esto es importante especialmente en Estados Unidos con una historia de tratamiento de los temas políticos, que a menudo mantiene grupos trabajando juntos. También pone el énfasis en la protección y la capacitación, en ambos. En algunos debates, la víctima y el agente se perciben como opuestos más que vistos como dos partes de una realidad que necesita ser abordada simultáneamente.*<sup>210</sup>

Para June Zeitlin y Doris Mpoumou, no hay seguridad humana sin igualdad de género. Para estas autoras, hasta la fecha no se ha realizado ningún examen o análisis cabal de la seguridad humana de las mujeres, aunque la Plataforma de Acción de Beijing identificó en 1995 muchos elementos constitutivos de la seguridad humana femenina, tales como temas de seguridad en situaciones de conflictos armados y de otra índole, de seguridad ante la violencia, desastre ambiental, seguridad alimentaria, víctimas de criminalidad, refugio y vivienda.

*“Es esencial comprender el concepto de seguridad humana desde una perspectiva de género, para mejorar la seguridad humana de las mujeres de manera integral y*

---

<sup>209</sup> NACIONES UNIDAS, Comisión Económico y Social para Asia y el Pacífico(2004), Gender and human security. ONU. Revisado en: [<http://www.unescap.org/esid/GAD/Issues/Humansecurity/index.asp>]

<sup>210</sup> BUNCH, CH.: A Feminist Human Rights Lens on Human Security , Center for Women's Global Leadership, 2004. Revisado en: [<http://www.cwgl.rutgers.edu>]



*holística. Para estas autoras esto significa que las metas y objetivos de igualdad entre los géneros deben incorporarse al enfoque de la seguridad humana (...) Todo enfoque de seguridad humana no debe apuntar exclusivamente a las mujeres como víctimas: víctimas de violación, refugiadas sin opciones, viudas sin recursos, trabajadoras comunitarias sin poder excluidas de las principales organizaciones de toma de decisiones, etc. Es fundamental que el activismo de las mujeres, especialmente en tiempos de crisis, sea destacado, ya que incluso en las situaciones más difíciles las mujeres poseen recursos, talentos y capacidades”.*<sup>211</sup>

En esta investigación dedicaremos una atención especial al examen del informe del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo de 1994.

En general, en el marco de las Naciones Unidas, el programa de seguridad humana se ha desarrollado en tres aspectos fundamentales: paz, derechos humanos y desarrollo humano.

La ONU ha servido como un importante trasmisor del desarrollo y la comprensión de la que significa la seguridad humana.

Especialmente significativos son los programas de Naciones Unidas para el Desarrollo que han contribuido decisivamente a la extensión y al despertar del interés por la seguridad humana han sido los informes que elabora el Programa de Naciones Unidas al Desarrollo. Especial interés tienen los informes de 1993, 1994 y 1999.

### **3.2.3. Seguridad humana y su valor añadido**

#### **3.2.3.1. El concepto de seguridad humana según lo define la Comisión de Seguridad Humana**

---

<sup>211</sup> ZEITLIN, J; MPOUMOU, D. “No hay seguridad humana sin igualdad de género”, Women's Environment & Development Organization (WEDO), SocialWatch, 2004. Revisado en: [<http://www.socwatch.org.uy/es/informesTematicos/81.html>]

Tal y como debatió la Comisión de Seguridad Humana<sup>2</sup> (CSH), la necesidad de un nuevo paradigma de seguridad está relacionado con dos conjuntos de dinámicos:<sup>212</sup>

- En primer lugar, la seguridad humana es fundamental a la hora de responder a la complejidad y la interrelación de las amenazas para la seguridad, tanto conocidas como nuevas, que van desde la pobreza crónica y persistente hasta la violencia étnica, pasando por el tráfico de personas, el cambio climático, las pandemias, el terrorismo internacional y el empeoramiento repentino de la situación económica y financiera. Dichas amenazas tienden a adquirir dimensiones transnacionales y trascienden las nociones tradicionales de seguridad, que se centran exclusivamente en las agresiones militares externas.
- En segundo lugar, la seguridad humana es necesaria como un enfoque integral que utiliza el amplio espectro de nuevas oportunidades para hacer frente a dichas amenazas de una forma integrada. Las amenazas para la seguridad humana no pueden tratarse sólo a través de mecanismos convencionales. Al contrario, es necesario un nuevo consenso que reconozca los vínculos y las interdependencias entre desarrollo, derechos humanos y seguridad nacional.

### **3.2.3.2. Seguridad Humana**

La CSH, en su informe final Human Security Now, define la seguridad humana como:

*“protección del núcleo vital de todas las vidas humanas de forma que se mejoren las libertades humanas y la realización de las personas La seguridad humana significa proteger las libertades fundamentales, aquellas libertades que son la esencia de la vida. Significa proteger a las personas de situaciones y amenazas críticas (graves) y*

---

<sup>212</sup> La Comisión de Seguridad Humana se creó en enero de 2001, como respuesta al llamamiento realizado por el Secretario General de la ONU en la Cumbre del Milenio de 2000 para lograr un mundo “libre de necesidad” y “libre de miedo” La Comisión está formada por doce eminentes personalidades de nivel internacional, entre los que se encuentran Dña. SadakoOgata (Ex Alta Comisionada de la ONU para los Refugiados) y el Profesor AmartyaSen (Premio Nobel de Economía 1998).

*más presentes (extendidas). Significa utilizar procesos que se basen en las fortalezas y aspiraciones de las personas. Significa crear sistemas políticos, sociales, medioambientales, económicos, militares y culturales que, de forma conjunta, aporten a las personas los fundamentos para la supervivencia, el sustento y la dignidad”.*<sup>213</sup>

En general, la definición propuesta por la CSH reconceptualiza la seguridad de forma profunda, para lo que:

- 1) se distancia de las concepciones tradicionales, enfocadas en el estado, que se centraban principalmente en la seguridad de los estados frente a agresiones militares, para dirigir la mirada a la seguridad de las personas, su protección y su empoderamiento;
- 2) Presta atención a las múltiples amenazas que trascienden los diferentes aspectos de la vida de las personas y, así, destaca la interconexión entre seguridad, desarrollo y derechos humanos; y
- 3) Promueve un nuevo enfoque integrado, coordinado y centrado en las personas para avanzar hacia la paz, la seguridad y el desarrollo tanto dentro como entre los países.

### **3.2.3.3. Principales características de la Seguridad Humana**

La seguridad humana aúna los “elementos humanos” de la seguridad, los derechos y el desarrollo. Por lo tanto, es un concepto interdisciplinario que muestra las siguientes características:

- Centrado en las personas
- Multisectorial
- Integral
- Contextualizado

---

<sup>213</sup> Boutros Boutros-Ghali. 1992. Una agenda para la paz: Diplomacia preventiva, establecimiento de la paz y mantenimiento de la paz. Informe del Secretario General de las Naciones Unidas tras la declaración adoptada por la Reunión del Consejo de Seguridad el 31 de enero de 1992.

— Preventivo

Como concepto centrado en las personas, la seguridad humana sitúa a la persona como el “sujeto de estudio”. Por lo tanto, toma en consideración un amplio conjunto de condiciones que amenazan la supervivencia, el sustento y la dignidad, e identifica el umbral para considerar que la vida humana se encuentra amenazada de forma intolerable.

Además, la seguridad humana hace hincapié en la relación existente entre amenazas y respuestas cuando se hace frente a estas inseguridades. En otras palabras, las amenazas para la seguridad humana se refuerzan mutuamente y están vinculadas de dos formas. En primer lugar, mediante un efecto dominó en el sentido de que cada amenaza alimenta a la otra. Por ejemplo, los conflictos violentos pueden dar lugar a privaciones y pobreza, que a su vez podrían conllevar una escasez de recursos, la aparición de enfermedades infecciosas, un déficit de educación, etc. En segundo lugar, las amenazas existentes dentro de un mismo país o zona pueden extenderse y tener repercusiones negativas para la seguridad regional e internacional.

Esta interdependencia tiene importantes repercusiones para la elaboración de políticas, ya que implica que las inseguridades humanas no se pueden tratar de forma aislada con respuestas independientes y fragmentadas. Por contra, la seguridad humana necesita enfoques integrales que enfatizan la necesidad de buscar respuestas cooperativas y multisectoriales que aúnen las agendas de quienes tratan con la seguridad, el desarrollo y los derechos humanos. “Con la seguridad humana [como] objetivo, las comunidades y los estados de todo el mundo deben plantear una respuesta fuerte y más integrada”.<sup>214</sup>

#### **3.2.3.4. Protección y Empoderamiento para lograr la Seguridad Humana**

---

<sup>214</sup>Programa CERl para la Paz y la Seguridad Humana. 2007. “Integrating for Peace: A Reflection on the Peacebuilding Commission’s Strategies for Integration”. Informe de la Conferencia, 7 de noviembre de 2007, París.

La protección y el empoderamiento de las personas son dos factores fundamentales para la seguridad humana. La CSH los propone como las dos caras de cualquier marco político relacionado con la seguridad humana.

- La CHS define la protección como “estrategias, establecidas por los estados, las agencias internacionales, las ONG y el sector privado, [para] proteger a las personas de las amenazas”.<sup>215</sup> Se refiere a las normas, las instituciones y los procesos necesarios para proteger a las personas de amenazas críticas y extendidas.

La protección conlleva un enfoque "descendente". Reconoce que las personas se enfrentan a amenazas que escapan a su control (por ejemplo, desastres naturales, crisis económicas y conflictos). Por lo tanto, la seguridad humana requiere proteger a las personas de una forma sistemática, integral y preventiva. Los estados tienen la responsabilidad primera de implementar dichas estructuras de protección. No obstante, las organizaciones internacionales y regionales, la sociedad civil, los actores no gubernamentales y el sector privado también desempeñan un papel fundamental a la hora de proteger a las personas de dichas amenazas.

- La CSH define el empoderamiento como “estrategias [que] permiten a las personas desarrollar su resistencia a situaciones difíciles”.<sup>216</sup>

El empoderamiento implica un enfoque “ascendente”. Pretende desarrollar las capacidades de las personas y las comunidades para que puedan tomar decisiones informadas y actúen por sí mismas. Al empoderar a las personas, no sólo se les permite desarrollar todo su potencial, sino que también se posibilita que encuentren formas de participación y que busquen soluciones que garanticen su propia seguridad humana y la de los demás.

Tal y como lo ha dejado claro la CSH, la protección y el empoderamiento se refuerzan mutuamente y no pueden plantearse de forma aislada: “ambos factores son necesarios en casi todas las situaciones de inseguridad humana, aunque la forma

---

<sup>215</sup> Collier, Paul y Banco Mundial. 2003. Guerra civil y políticas de desarrollo cómo escapar de la trampa del conflicto. Washington, DC, Nueva York: Banco Mundial; Oxford University Press. Comisión sobre la Seguridad Humana. 2003. Human Security Now Final Report, Nueva York: CSH

<sup>216</sup> Ellis, Frank. 2003. “Human Vulnerability and Food Insecurity: Policy Implications”. Foro para la Inseguridad Alimentaria en el Sur de África, agosto de 2003.

que adquieren y la proporción con la que se emplean variarán enormemente según las circunstancias” (CSH: 2003:10).<sup>217</sup>

### **3.2.3.5. Diferencia de la Seguridad Humana de los enfoques de Seguridad Tradicional, desarrollo humano y derechos humanos**

“La Seguridad Humana complementa la seguridad del estado, fortalece el desarrollo humano y mejora los derechos humanos” (CSH: 2003: 2).<sup>218</sup> No obstante, las dudas surgen a menudo en torno a cuáles son las diferencias sustanciales entre estos conceptos. Entre ellas, se pueden destacar:

- Mientras que la seguridad del estado se centra en las amenazas directas contra el estado, principalmente en forma de ataques militares, la seguridad humana traslada el foco de atención al conjunto más amplio de amenazas a las que se enfrentan los individuos y las comunidades. Se centra en las causas de las inseguridades y aporta soluciones sostenibles, integrales e impulsadas a nivel local diseñadas pensando en las personas. Así, supone la participación de un conjunto más amplio de actores, por ejemplo, comunidades locales, organizaciones internacionales, la sociedad civil, así como el propio estado. Sin embargo, la seguridad humana no pretende sustituir a la seguridad del estado. Al contrario, son complementarias: “la seguridad humana y la seguridad del estado se refuerzan mutuamente y son interdependientes. Sin la seguridad humana, no se puede lograr la seguridad del estado y viceversa” (CSH: 2003: 6).<sup>219</sup>
- Al objetivo “crecer en igualdad” del desarrollo humano, la seguridad humana añade la importante dimensión del “empeoramiento con seguridad”. La seguridad humana reconoce que, como resultado del empeoramiento de situaciones como conflictos,

---

<sup>217</sup> Gasper, Des. 2004. “Securing Humanity – Situating the Human Security discourse” Documento para la 4ª Conferencia sobre el Enfoque de Capacidad, Universidad de Pavia, septiembre de 2004.

<sup>218</sup> Panel de Alto Nivel sobre Amenazas, Retos y Cambio. 2004. Un mundo más seguro: compartir responsabilidades. Informe del Panel de Alto Nivel sobre Amenazas, Retos y Cambio.

<sup>219</sup> Comisión Internacional sobre Intervención y Soberanía de los Estados. 2001. The Responsibility to Protect. Informe de la Comisión. Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo. Canadá.

crisis económicas y financieras, sanidad deficiente y desastres naturales, las personas se enfrentan a inseguridades y privaciones repentinas. Estas situaciones no sólo echan por tierra el desarrollo logrado durante años, sino que también genera condiciones en las que las injusticias pueden conllevar un aumento de las tensiones. Por lo tanto, además de su énfasis en el bienestar humano, la seguridad humana está impulsada por valores relacionados con la seguridad, la estabilidad y la sostenibilidad de los beneficios para el desarrollo.

- Por último, demasiado a menudo, las graves violaciones de los derechos humanos resultan en conflictos, desplazamientos y sufrimiento humano a escala masiva. A este respecto, la seguridad humana destaca la universalidad y la primacía de un conjunto de derechos y libertades que son fundamentales para la vida humana. La seguridad humana no hace distinciones entre diferentes tipos de derechos humanos (civiles, políticos, económicos, sociales y culturales), por lo que trata las violaciones de los derechos y las amenazas de una forma multidimensional e integral. Presenta un marco práctico para identificar los derechos específicos que están en juego en una situación concreta de inseguridad, y para tener en cuenta los acuerdos institucionales y gubernamentales necesarios para ejercerlos y mantenerlos.

## **CAPÍTULO IV**

### **4. FUNDAMENTOS FACTICOS Y TÉCNICOS PARA IMPLANTAR MECANISMOS DE SEGURIDAD CIUDADANA PARA LOS VIAJEROS QUE HACEN USO DE TERMINALES TERRESTRES**

#### **4.1. DELINCUENTES UTILIZAN TRANSPORTE INTERPROVINCIAL PARA DELINQUIR**

Los pasajeros del transporte público interdepartamental son víctimas de delitos de violación, robo, lesiones y asesinato. Los atracadores ahora usan el transporte público interdepartamental para sorprender a sus víctimas.<sup>220</sup>

Los índices de delincuencia en el transporte público interdepartamental son preocupantes, toda vez que hasta la fecha van creciendo de manera alarmante.

Los usuarios demandan que se identifique también a los conductores de los buses.<sup>221</sup>

Los delincuentes muchas veces con la complicidad de los ayudantes, roban a los pasajeros, principalmente en horas de la madrugada, aprovechando que éstos se encuentran dormidos por lo largo del trayecto.

En este sentido, el Viceministerio de Seguridad Ciudadana, advirtió que según un estudio realizado en La Paz en la gestión 2012, establecen que se descubrió a conductores con

---

<sup>220</sup> La Opinión: Delincuentes usan transporte público para operar, Seguridad; Por Marcela, La Paz – Bolivia, Martes 10 de julio de 2012.

<sup>221</sup> Ibídem.



antecedentes penales que trabajaban como choferes en el servicio público interdepartamental.<sup>222</sup>

## **4.2. CASOS**

### **4.2.1. Atracadores**

Gualberto Chambi, (34) gerente de una empresa internacional de transporte pesado y padre de tres menores de 9, 7 y un año y medio, viajaba a Chile para realizar la compra de un automóvil; el bus en el que se trasladaba: Trans Paraíso; fue atracado el domingo 14 de diciembre de 2014, al atardecer por cinco delincuentes que se encontraban entre los pasajeros y se presume eran liderados por delincuentes peruanos, que al arrebatarse los 20.000 dólares, con los que debía hacer la compra, le dispararon en la cabeza causándole la muerte y dejando en el desamparo a su esposa y tres hijos.<sup>223</sup>

El domingo 14 de diciembre de 2014, en la carretera Patacamaya - Tambo Quemado (inmediaciones sector Cañaviri), a las 16.05 horas, el bus que realizaba viajes internacionales hacia Chile y en el que se transportaba Chambi, fue asalto a mano armada. Producto del hecho resultaron heridos Javier Vicente y Chambi, quien producto del disparo de bala que le hicieron los delincuentes en la cabeza, falleció al llegar al Hospital Sagrado Corazón de Jesús de la zona Gran Poder.

Oscar Chávez, conductor de relevo del bus, relató que en el bus iban 28 pasajeros, entre ellos, se presume los cinco delincuentes armados.

Sin embargo, ya en horas de la noche, se conoció que los dos sospechosos admitieron que el grupo delincuenciales estaba conformado por siete personas, todos varones cinco eran

---

<sup>222</sup>Ibíd.

<sup>223</sup> El Diario: Atraco a bus deja un fallecido, sociedad, La Paz – Bolivia, 16 de Diciembre de 2014.

peruanos y estaban armados, además de que el atraco había sido planificado hace más de un mes.

Según los informes preliminares, el monto estimado que los delincuentes lograron llevarse fue de 100.000 dólares, en este monto de dinero también se encuentra contabilizado los 20 mil dólares que Gualberto Chambi llevaba consigo para la compra de una camioneta.

*“El radio de acción es por las carreteras cerca de poblaciones alejadas. Donde después de cometer el delito se dirigen en sus vehículos para continuar su viaje hacia un punto indeterminado, hasta que el hecho suscitado quede impune”.*<sup>224</sup>

Oswaldo Fuentes, jefe de la División Homicidios de la FELCC de El Alto, explicó que los delincuentes utilizan las rutas descritas porque tienen poco o nulo tránsito de movi­lidades en la madrugada (entre 04.00 y 05.00) o a la medianoche, pero además porque por allí circulan algunos vehículos que les permite camuflar su actividad.

*“Eligieron la carretera Oruro – La Paz porque es una vía donde alzan pasajeros y están entre el tráfico vehicular”, señaló el capitán Miranda, mientras que el director de la FELCC, coronel Jorge Toro, sostuvo que las “rutas de los atracadores son aisladas y con poca transitabilidad”.*

En el caso de los buses que prestan el servicio de transporte público interdepartamental, los choferes recogen a un pasajero sin percatarse del equipaje que lleva y mucho menos de verificar su documento de Identificación, luego de avanzar por la carretera y cerciorarse que están lejos del alcance de la Policía Caminera someten y asaltan a los pasajeros.

En las carreteras departamentales hay servicio público de transporte las 24 horas. Según reportes policiales, en los casos en que se halló a las víctimas fue cuando estos buses llegaron a su destino.

---

<sup>224</sup>Ibíd.

— ***Este tipo de delito surge en 2008.*** Según registros, los atracadores operan desde 2008, en buses de transporte público interdepartamental, en las carreteras de La Paz - Oruro como en El Alto, informó el jefe de la División Homicidios de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC) de El Alto, Mayor de Policía Oswaldo Fuentes. “Hace unos ocho años, cuando aún era investigador en la ciudad de La Paz, apareció esta forma de delinquir”.

Con un modus operandi similar al de ahora, los delincuentes operaban en carros que prestaban ser del servicio público interdepartamental. Las víctimas eran sorprendidas cuando dormían. Fuentes señaló que en ese tiempo, los afectados eran comerciantes, pasajeros que iban de viaje de vacaciones o simplemente pasajeros que viajaban sin un motivo en particular, como sucedió con la último caso registrado por la Policía, incluida el del señor: Gualberto Chambi.

*“Unas cinco personas estaban dentro del vehículo y cerca de la comunidad de Cañaviri atracan el bus que viajaba con destino a Chile, luego se dieron a la fuga”.*

— ***Algunos casos de hechos delictivos***<sup>225</sup>

- Operaban en provincias: 28 de noviembre de 2008

La Policía desarticuló una banda de atracadores y auteros que operaba en provincias. Tres hombres y dos mujeres eran parte del grupo que en su último golpe mató a chofer y se llevó su camión.

- 3 muertos en 7 días: Diciembre de 2011

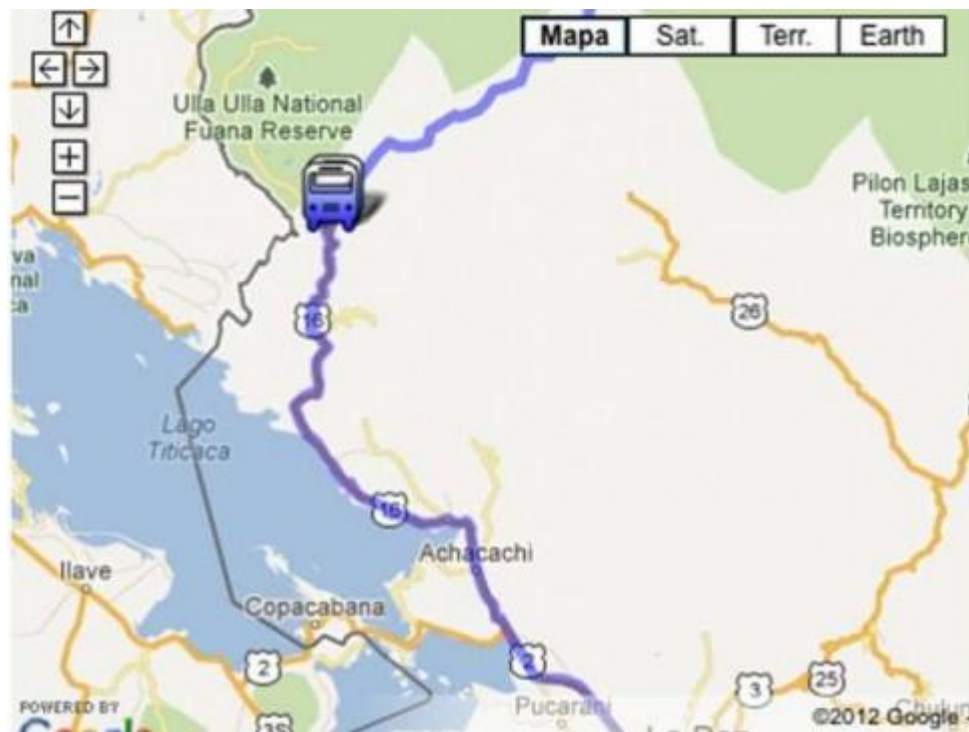
En sólo una semana de diciembre de 2011 fueron hallados los cuerpos de tres personas asesinadas por atracadores en las carreteras de La Paz.

---

<sup>225</sup> La Razón: Cogoteros operan en nueve rutas de la ciudad de La Paz y El Alto, Ciudades; Delincuencia, Por: Micaela Villa, La Paz – Bolivia, 27 de mayo de 2012.

Estos casos son muy recurrentes por lo cual no solo se hace una necesidad regular legalmente la actividad del servicio público y privado del transporte, si no de general mecanismos técnicos para su control.

#### **4.2.2. Atraco en Apolo: en 300 kilómetros de carretera no existe un solo policía.**



En más de 300 kilómetros no existe un solo policía que resguarde la carretera La Paz-Apolo y los pobladores del norte paceño se encuentran aterrados tras los dos atracos perpetrados por delincuentes armados a dos buses interdepartamentales.

El presidente de los residentes de Apolo, Jhonny Oliver Torrez, dijo a Radio Panamericana que exigirán a las autoridades que tomen cartas en el asunto y construyan un cuartel militar entre Apolo y Charazani para dar mayor seguridad a la zona, debido a que en la mayoría del

trayecto, de aproximadamente 14 horas, solo existe control en la salida y la llegada de los buses.

Tampoco descartan exigir el cambio de horario en los viajes ya que los mismos se realizan en horario nocturno.

A su vez el presidente de la Confederación de choferes Franklin Durán afirmó que exigirán a la Asamblea Legislativa que se apruebe una ley que les permita portar armas, para defenderse de los delincuentes.

Extraoficialmente se pudo conocer que existen arrestados tres sospechosos, estos sujetos fueron detenidos en la ciudad de El Alto.

### **4.3. FUNDAMENTOS TÉCNICOS**

#### **4.3.1. Implementación de arcos detectores de metales**

Una medida de control adecuada para garantizar que los pasajeros que hacen uso del servicio de transporte interprovincial, interdepartamental e internacional en la Terminales Terrestres es la implementación de estos arcos que detecten si una persona está portando algún tipo de arma para cometer actos delictivos.

De no cerciorarse que alguna persona porta un arma, ya sea el conductor, el propietario o cualquier pasajero no podrá realizar el abordaje del vehículo.

#### **4.3.2. Que son los arcos detectores de metales**

Son una herramienta de seguridad que permite, tras el paso a través de la misma, detectar si el usuario porta objetos que puedan resultar peligrosos como armas blanca, de fuego o explosivos.



Son múltiples los recintos públicos y privados que disponen de arcos detectores de metales a través de los cuales es obligatorio pasar por razones de seguridad.



### **4.3.3. ¿Cómo funcionan los detectores tipo arco?**

Es el de emitir pulsos eléctricos en una o varias bobinas sin núcleo, contenidas en un panel, con potencia y a ciertas frecuencias, las cuales son recibidas por unas antenas en forma de bobinas, contenidas en otro panel. Estos impulsos electromagnéticos generados son desviados por los objetos metálicos que pasan entre estos dos paneles. La electrónica sincroniza los impulsos de emisión y de recepción en el tiempo y cuando la señal es desviada, hay una reducción en las antenas receptoras de la potencia normal de emisión. Regulando los niveles en la recepción de la señal se establecen los parámetros que determinan la cantidad de masa metálica y por lo tanto la sensibilidad o punto de disparo de la alarma al verse reducidas estas señales.

### **4.3.4. Características principales del detector de arco.**

Sus principales características son:

- Debe trabajar en red (Opcional)
- Tecnología de banda ancha avanzada.
- Mayor precisión en localizar exactamente un objeto.
- Fácil ensamblaje.
- Tecnología basada en un procesador de señal digital
- Potencia
- Luces de localización de precisión
- Contador direccional.

#### **4.3.5. Requisitos**

Para Implementar estos arcos de seguridad es indispensable:

- Que las entidades autonómicas territoriales implementen en coordinación con el Gobierno Central, el presupuesto requerido para la implementación y mantenimiento de los arcos de seguridad.
- Que tanto el dueño del motorizado, el conductor y el ayudante deben presentar certificado de antecedentes penales. Aquellas personas con sentencia por homicidio, lesiones (golpes, puñaladas), secuestro, tráfico de menores, violación, abuso sexual, robo y otros delitos relacionados con la seguridad ciudadana no podrán prestar servicios en las empresas de transporte interdepartamental.

#### **4.3.6. Funcionalidad**

Los requisitos y las rigurosas necesidades de detección exigen que los puntos de control de seguridad sean eficientes incluso en situaciones muy difíciles. Elegir un detector de metales correcto es indispensable. Las consideraciones clave son: identificar el tamaño y la composición de los elementos que hay que detectar (Nivel de Seguridad), los elementos y niveles de objetos personales que hay que ignorar (discriminación), la cantidad de personas



que van a pasar a través del punto de control (rendimiento). Estas características deben obtenerse incluso en entornos con interferencias eléctricas y mecánicas, por tanto el arco detector de metales debe tener una inmunidad excelente (inmunidad).

#### **4.3.6.1. PMD2 Plus**

Detector de Metales multizonal avanzado de altísimas prestaciones, que tiene las siguientes características:

- Mayor capacidad de detección y alto flujo de tránsito
- Muy alta discriminación de objetos metálicos personales
- Conforme con los más estrictos estándares de seguridad
- 60 zonas de localización de alta resolución y precisión: 20 verticales, 3 horizontales
- Disponible en las versiones de columna elíptica y de panel
- Fiabilidad sin igual
- Rápida instalación

Mayor capacidad de detección:

- Detecta una amplia variedad de peligros de armas de metal incluso en las cavidades del cuerpo.
- Tecnología Met-Identity para la identificación de la composición metálica de la amenaza interceptada. Los más recientes estándares de seguridad para EMD (Enhanced Metal Detector) requieren la interceptación de todas las armas metálicas, ferrosas y no ferrosas, incluidas las realizadas con aleaciones no magnéticas especiales. El aparato PMD2 Plus detecta las armas de fuego y las armas blancas, incluso si están ocultas dentro de cavidades corporales, indicando con precisión la posición, la entidad y la composición prevalente de la amenaza.

- 60 zonas de localización de alta resolución y precisión: 20 zonas verticales, 3 zonas horizontales.

#### Indicación de alarma avanzada:

- 4 barras de visualización multizona de entrada y salida programables como luces de localización y/o paso de entrada.
- Brinda una alta visibilidad de la unidad de control y de la zona indicada que no depende de la posición del operador ni del entorno de instalación. Un preciso y completo sistema de señalización de las alarmas permite el rendimiento óptimo del detector de metales. Los indicadores ópticos del CEIA PMD2 Plus son completamente programables: ambos lados del arco pueden indicar, tanto por separado como simultáneamente, las zonas de tránsito verticales y laterales de las amenazas interceptadas y, además, pueden configurarse como semáforos para regular el acceso de las personas que se han de inspeccionar.
- Sistema de señalización de alarma acústica flexible
  - 10 tonos pulsados y continuos
  - 34 sonidos especiales
- 10 niveles de intensidad acústica. El sistema de alarma acústica completo permite personalizar los tonos e intensidades de las alarmas: dispone de una amplia variedad de tonos continuos, de impulsos y especiales con varios niveles de intensidad. La amplia dinámica de control del volumen permite accionarlo incluso en entornos muy ruidosos.
- Contador de tránsito de alta precisión:
  - Tránsito entrante
  - Tránsito saliente
  - Frecuencia de alarma
  - Compensación automática de tránsitos múltiples

El detector de metales proporciona un recuento automático de las personas que pasan a través del punto de acceso en ambas direcciones así como el porcentaje correspondiente de falsas alarmas.

Alto flujo de tránsito:

- Muy alta discriminación de objetos metálicos personales y alto flujo de tránsito con el mínimo número de alarmas no deseadas. El sistema de barrido magnético del volumen de tránsito, inventado y aplicado por CEIA ya en los primeros detectores de metales por zonas fabricados en 1986, permite resultados de interceptación y de discriminación conformes con el estado de la técnica. Los EMD CEIA serie PMD2 Plus proporcionan un índice de alarmas no deseadas sumamente reducido, incluso con los más estrictos niveles de seguridad actualmente vigentes, lo que permite altos flujos de tránsito e intervenciones mínimas de los operadores encargados de los controles.

Funciones de seguridad más potentes y versátiles:

- Hasta 50 programas de seguridad incorporados
  - Hasta 30 Normas Internacionales
  - Hasta 20 Niveles personalizables

En el PMD2 Plus el ajuste de los niveles de seguridad es muy fácil y versátil. Los usuarios pueden elegir entre los estándares internacionales conocidos o solicitar que se implemente un estándar según sus necesidades. Los usuarios pueden además crear su propio programa de trabajo y guardarlo en la memoria interna.

- Sistema de tarjeta chip para cambios de parámetros rápidos, sencillos y seguros (tono y volumen de alarma, lectura del contador, etc.) y para la selección del nivel de seguridad. Una característica única de los detectores de metales CEIA es el sistema de tarjeta chip, que permite al responsable de seguridad una configuración rápida, fiable y protegida del nivel de seguridad, sin tener que programar el aparato.

#### 4.3.6.2. Detector de metales de mano Súper escáner portátil

El detector de metales de mano Súper escáner tiene una capacidad muy sensible de detección de los metales. Es tan sensible, que una pequeña navaja de bolsillo puede ser detectado a una distancia de 15 cm , e incluso una moneda de 20 céntimos revela a una distancia de 45 mm .

Este detector de metales profesional portátil puede utilizarse en diferentes escenarios , en la seguridad del aeropuerto, en los clubes nocturnos y bares. Es un potente detector de metales portátil de mano, que está disponible comercialmente para el usuario actual . Esto ayudará a reducir el peligro inminente en el entretenimiento o de negocios, y para desalentar a aquellos que tratan de perturbar la tranquilidad, la paz y la diversión.





Características:

- El sonido agudo.
- Boton de vibrador
- Fácil de reemplazar la batería (9V )
- Incluye cargador
- Incluye bateria 9v
- Inlcuye funda
- El LED rojo indica hallazgo.
- El LED verde indica que el detector está encendido.
- El LED naranja indica batería baja.
- Económico y duradero

#### **4.3.7. Sistemas de cámaras y monitoreo satelital.**

El transporte público de pasajeros incorpora, cada vez más, los nuevos avances tecnológicos que permiten un mayor control de lo que sucede a bordo del vehículo, mientras este se traslada por las calles de las ciudades o las rutas del país.

Con la impronta de brindar más seguridad a los pasajeros y a los conductores, es que las empresas dedicadas a la seguridad modernizan las flotas de transporte con cámaras con GPS y video en tiempo real para buses. Esta innovación lleva varios años en el mercado, y hoy, con el avance en las comunicaciones móviles y el acceso a Internet desde cualquier lugar, junto con la plataforma de monitoreo para conocer todo el tiempo real.



#### **4.3.7.1. Ventajas de las cámaras con GPS para buses para buses**

La seguridad dentro y fuera del bus es uno de los puntos clave para resguardar la integridad de los usuarios y de sus bienes. Las cámaras de seguridad para buses permiten la transmisión de video en tiempo real hacia una central de monitoreo, que puede estar instalada dentro del predio de la propia empresa que presta el servicio como también en una central a cargo de la función pública. De esta forma, el personal conoce en vivo y en directo

lo que está sucediendo dentro de cada uno de los vehículos de la flota, con la posibilidad de enviar mensajes y realizar acciones remotas.



#### **4.3.7.2. Beneficios de las cámaras con gps para buses.**

- I. Protección de los pasajeros y conductores: los conductores de buses del transporte público urbano y de carretera, no saben qué tipo de pasajeros llevan durante el viaje. Las cámaras instaladas dentro de la unidad y su posibilidad de transmitir video en tiempo real y grabar en HD pueden prevenir o servir de prueba en caso de un comportamiento inadecuado o algún delito.
- II. Control del estilo de manejo del conductor: el personal tendrá mucho más cuidado de respetar las reglas de seguridad vial y también su comportamiento hacia los pasajeros.
- III. Previenen robos: una correcta y llamativa señalización que indique la presencia de un sistema de control disuade a los delincuentes y disminuye la cantidad de robos en las unidades.

- IV. Evita situaciones violentas: la instalación de cámaras para bus, permite a los conductores disponer de un botón de alarma. De esta forma, alertar a las autoridades o al centro de vigilancia.
- V. Aumento de calidad en el servicio: incluir cámaras con GPS y video en tiempo real en cada unidad, permite a los pasajeros evidenciar la preocupación de la empresa por su seguridad.

#### **4.3.7.3. Sistema de cámaras DVRM - 5004**

Grabadora Digital de Video Móvil con GPS. El sistema de Cámaras DVRM - 5004 es un sistema de CCTV diseñado para Vehículos, que posee alta compresión de Video en formato H.264. Este modelo de DVR tiene 4 entradas de audio y solo requiere de Vehículos con alimentación de 12 volt como, automóviles, autobuses, camiones, trenes, barcos, etc.

Una de las principales ventajas de este DVR, es que puede reproducir las grabaciones almacenadas en el disco duro (Video Capturado por las cámaras) y la ruta sobre un mapa, esto se debe gracias al GPS interno que posee el DVR, es decir, el DVRM- 5004, es un DVR móvil que graba video y le permite ver la ubicación GPS del vehículo. Al hacer la reproducción de los videos usted puede observar la localización de la unidad o el recorrido del mismo que fue almacenado en el DVR.

Este DVR no le permite visualizar lo que está sucediendo en Tiempo real, sino hasta que, descargue la grabación almacenada en el disco duro.

“La aplicación sobre la cual puede visualizar la ubicación geográfica del Vehículo es Google Maps”.

Si usted desea tener grabado lo que pasa con sus unidades el modelo básico le funciona (DVRM-5004), usted no tendrá que gastar más dinero para otro servicio.



Este equipo es de fácil operación y de rápida instalación. Debido a su diseño industrial estándar, funciones completas y funcionamiento estable, sin lugar a dudas este DVR se puede utilizar como sistema de vigilancia en camiones comerciales, autobuses, taxis u otro tipo de transporte público o particular.

Beneficios del Sistema de Cámaras Provisual DVRM – 5004:

- Avanzada tecnología de compresión de video H.264.
- Alta resolución de video por cada canal: NTSC: D1, 704 x 480 / PAL: D1, 704 x 576.
- Grabación estable. Soporta disco duro SATA 2.5" y Tarjeta SD para almacenamiento.
- Formato estándar de videos AVI y archivos de sistema FAT32, compatibles con múltiples reproductores.
- Confiable administración de energía y amplio rango de voltaje: +8VDC~+40VDC.
- Forma múltiple, rápida y conveniente de búsqueda de archivos por fecha / hora con una interfaz de usuario fácil de manipular.
- Tamaño compacto y ligero para una fácil instalación y manejo.

#### **4.3.7.4. Sistema de cámaras 6004 W/W3G**

El DRM-6004W3G es una solución rentable, diseñado para la grabación de audio y vídeo de un vehículo en tiempo real, así como la administración remota (gestión remota y análisis de la reproducción) y seguimiento por GPS en tiempo real. Combina la tecnología de compresión más avanzada de vídeo H.264, la tecnología de red (Conexión 3G (WCDMA), la tecnología GPS y WIFI. Usted puede configurar el DVR para que grabe por 3G o por WIFI, ya que no pueden trabajar simultáneamente estas modalidades.

Así mismo, cuenta con 6 entradas de alarma y 2 interfaces de salida de alarma. Varios estado de nivel de alarma puede ser detectado mientras el vehículo está en movimiento. Acciones tales como frenos, puerta, etc.

El DVRM-6004W3G es a prueba de vibraciones, de fácil instalación, cuenta con potentes funciones y con un Software de monitorio Avanzado (CMS). Este modelo de DVR al igual que el DVRM-5004, posee 4 canales de video, 4 entradas de audio y solo requiere de Vehículos con alimentación de 12 volt, ésta es una solución ideal para monitoreo en vivo de video y ubicación GPS en autobuses, transporte público, taxis y camiones que requieran de tal vigilancia.

Requerimientos mínimos para la instalación del Equipo:

— Servidor: El servidor es el puente de comunicación entre el DVR y la computadora. Este equipo es importante en la Instalación de éste sistema de Monitoreo ya que en el se agregan los DVRs y se crean las cuentas de los usuarios que quieran ver esos DVR desde internet.

Con un servidor se pueden administrar hasta 5000 DVR, el servidor incluye 20 licencias que son para 20 DVR (incluido en el precio del equipo), hay un costo adicional por cada licencia que se instala en el servidor. Cuando se tiene más de 20 DVR, es decir, por ejemplo si hablamos de un proyecto de 50 DVR, en este caso necesitaría 50 DVR, 1 servidor y 30 licencias adicionales.

El equipo es un servidor marca Dell, con Windows server 2008, con garantía de Dell. El mismo incluye un software especial que le permite monitorear los DVRs en tiempo real a través de internet, aparte de las 20 licencias antes mencionadas.

Sin este servidor es imposible monitorear los equipos (video) ni ver su ubicación geográfica en vivo, es decir, que obligatoriamente si el cliente está interesado en esta solución puede hacer 2 cosas, la primera es comprar el servidor, esto si desea administrar personalmente su sistema o la segunda, comprar las licencias para los DVR móviles que desee instalar.

La idea de esta solución es generar un negocio adicional con la administración de las cuentas en el servidor, ya que usted como empresa podrá ofrecer un servicio de administración y monitoreo de los DVR, por lo cual además de la venta del equipo tiene ésta segunda solución que puede ofrecer. Puede que tengas clientes que no les interese administrar el servidor y solo quieran comprarle los DVR, eso se puede dar, entonces debe pensar en tener un servidor y vender las licencias para la cantidad de DVR que su cliente desee instalar.

- Tarjeta SIM con servicio de datos: El cliente debe conseguir el servicio 3G y pagar por el mismo a la compañía de teléfono celular. El servicio de SIM card más conveniente según las sugerencias de Provisual es Movistar y después Movilnet como alternativa.

## **CAPÍTULO V**

# **5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NORMATIVA POSITIVA VIGENTE SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA REFERENTE A LAS TERMINALES TERRESTRES DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL**

### **5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO**

La actual Constitución política del Estado Plurinacional prevé una serie de garantías para el acceso adecuado de los derechos y esto no pone sin el resguardo pertinente de los derechos adquiridos en su carácter de inviolabilidad, indivisibles y progresivos, sin que los mismos sean desconocidos por no ser enunciados, tal el caso de la seguridad, y más aún la seguridad física y psicológica como usuario de un servicio, en este caso el transporte público y privado, con sujeción a normas internacionales, tal cual lo establece:

#### ***Artículo 13.***

- I. Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos. El Estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos.*
- II. Los derechos que proclama esta Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos no enunciados.*

- III. La clasificación de los derechos establecida en esta Constitución no determina jerarquía alguna ni superioridad de unos derechos sobre otros.*
- IV. Los tratados y convenios internacionales ratificados por la Asamblea Legislativa Plurinacional, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los Estados de Excepción prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Constitución se interpretarán de conformidad con los Tratados internacionales de derechos humanos ratificados por Bolivia.*

En este contexto dichos derechos son consagrados, y deben ser ejercidos, con plenitud para garantizar la seguridad humana que armoniza con el vivir bien, donde la primacía aparte de ser usuario es garantizar un servicio acorde a la dignidad humana, así lo establece:

***Artículo 14.***

- III. El Estado garantiza a todas las personas y colectividades, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio de los derechos establecidos en esta Constitución, las leyes y los tratados internacionales de derechos humanos.*

De ahí que, es preciso tener en cuenta que la seguridad personal es un verdadero derecho fundamental, razón por la cual los Ciudadanos pueden demandar protección del Estado cuando quiera que su integridad personal, afectiva o emocional se vea amenazada y no exista ningún título legítimo que justifique el riesgo aludido.

Como ocurre con el resto de derechos fundamentales, el contenido objeto de protección exigible por parte del titular puede desagregarse en tres conjuntos, en los cuales se compendian las obligaciones en cabeza del Estado:

En primer lugar, encontramos el deber de respeto, en virtud del cual la organización estatal se encuentra llamada a abstenerse de incurrir en actividades que amenacen o lesionen la

integridad personal. En consecuencia, los agentes estatales no pueden cometer, entre otras conductas que causan daño al bien jurídico protegido.

En segundo término, se halla la obligación de protección, bajo cuyo influjo el Estado debe adelantar las actuaciones que sean necesarias para proteger a los Ciudadanos de sufrir lesiones provenientes de particulares. A manera de ejemplo puede citarse la sanción penal de estas conductas, la cual, al tiempo que sanciona a los infractores, disuade a los Ciudadanos de cometer dichos delitos, tal cual la inseguridad a la que se exponen los viajeros por falta de mecanismos de seguridad para usuarios de transporte interdepartamental o internacional por carretera.

Para terminar, se observa un último conjunto de deberes en los cuales resalta con notoriedad una obligación de carácter positivo en cabeza del Estado. En este caso se trata de la constatación de amenazas particulares que justifican la adopción de medidas especiales y, en consecuencia, hacen exigible el deber del Estado consistente en brindar protección a la seguridad personal de los Ciudadano. Estos deberes se agrupan bajo el rótulo de obligaciones de garantía, las cuales, como ha sido indicado, suponen el ofrecimiento de prestaciones efectivas por parte del Estado debido a las especiales circunstancias que rodean al titular del derecho fundamental.

Así prevé y lo establece el artículo:

***Artículo 23.***

- I. Toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal. La libertad personal sólo podrá ser restringida en los límites señalados por la ley, para asegurar el descubrimiento de la verdad histórica en la actuación de las instancias jurisdiccionales.*

El transporte público en Bolivia se encuentra en pleno desarrollo, con mayores carreteras y vinculaciones camineras. Cada vez más las ciudades y localidades en Bolivia se encuentran

más vinculadas y conocen las ventajas que representa y se deciden por esta alternativa eficiente.

En este contexto El Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura, en cumplimiento del mandato:

***Artículo 76.***

- I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.*

Estos derechos descritos son reconocidos constitucionalmente y gozan de todas las garantías por lo cual es imperante fundar y crear mecanismos jurídicos y técnicos para el control de los servidores de este servicio como también del empadronamiento de vehículos que prestaran servicios de transporte ya sea públicos o privados en resguardo de las garantías establecidas por:

***Artículo 109.***

- I. Todos los derechos reconocidos en la Constitución son directamente aplicables y gozan de iguales garantías para su protección.*
- II. Los derechos y sus garantías sólo podrán ser regulados por la ley.*

A cuyo efecto de ser violado tales garantías la víctima es pasible a ser indemnizado(a), por el daño causado, sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos, y por la que con relación a la “Victima” debe entenderse a la persona física que haya sufrido un daño o perjuicio, especialmente lesiones físicas o mentales, daños emocionales o un perjuicio económico directamente causado por una infracción penal. Asimismo, los familiares de una persona cuya muerte haya sido directamente causada por un delito y que

haya sufrido un daño o perjuicio como consecuencia de la muerte de dicha persona. Tal cual establece:

***Artículo 113.***

- I. La vulneración de los derechos concede a las víctimas el derecho a la indemnización, reparación y resarcimiento de daños y perjuicios en forma oportuna.*

Una vez que se atribuye al Estado el monopolio exclusivo del *ius puniendi*, el hecho criminal se define como una lesión a un bien jurídico protegido por el poder público, relegándose a un plano secundario su concepción como un acto generador de daños a las víctimas. De ahí, que el proceso penal, responda a la necesidad de reforzar la posición jurídica de los acusados para evitar injerencias abusivas del Estado, y su objeto se cña a la satisfacción de la denominada pretensión penal, despreocupándose de las víctimas que quedan en una situación marginal. No obstante, frente a la neutralización de las víctimas por el Estado con el fin de lograr una aplicación objetiva y serena de la Ley penal, alejada de las exigencias emocionales de las víctimas, el progresivo avance del movimiento victimológico insistirá de forma paulatina en la necesidad de redefinir su estatuto en el sistema jurídico penal, y el papel que la víctima puede desempeñar en la comisión del delito, además se caracteriza por su orientación activa y práctica, que se manifiesta por una mayor preocupación por las específicas necesidades e intereses de las víctimas, mientras experimenta el proceso judicial en el cual para garantizar sus derechos fundamentales esta debe ser protegida oportunamente como garantía constitucional. En cuyo caso si se vulnera este derecho, es menester hacer justicia y la protección mediante la autoridad jurisdiccional y procesar estas actividades de ser vulnerado su derecho, tal cual prevé:

***Artículo 115.***

- I. Toda persona será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos.*



- II. El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones.*

**Artículo 180.**

- I. La jurisdicción ordinaria se fundamenta en los principios procesales de gratuidad, publicidad, transparencia, oralidad, celeridad, probidad, honestidad, legalidad, eficacia, eficiencia, accesibilidad, inmediatez, verdad material, debido proceso e igualdad de las partes ante el juez.*

## **5.2. CÓDIGO DE TRANSITO**

Discutiendo sobre el autotransporte. Se considera un aspecto importante el hecho de la comodidad y la seguridad, como variables ante situaciones de emergencia, y cómo hay que prepararse, capacitarse o adelantarse a cualquier escenario, toda vez que tanto la inseguridad en materia de robos como el tema de los accidentes de tránsito, siguen siendo dos de las principales áreas de preocupación para con los usuarios de este servicio, y estas deben reunir las condiciones para garantizar todas las garantías ya expuestas, tal cual el código de Transito prevé:

**Artículo 107.- Requisitos.**

Los vehículos destinados al servicio público deberán reunir las necesarias condiciones de seguridad y comodidad para garantizar un servicio eficiente.

## **5.3. LEY GENERAL DE TRANSPORTE, LEY 165, DE 16 DE AGOSTO, 2011**

La ley 165 claramente entre sus políticas establece el Sistema de Transporte Integral que es una red de transporte articulada que promete fácil acceso, cobertura, calidad y seguridad para sus usuarios, donde entre las políticas principales están la seguridad jurídica y equidad,

y que este se desarrolló con mecanismos de seguridad y eficacia, desarrollado mediante la modernización de su servicio, tal cual lo establece el siguiente artículo:

***Artículo 187. (POLÍTICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE).***

*El transporte terrestre se regirá bajo las siguientes políticas:*

- b) Seguridad jurídica y equidad.*
- c) Preservar y desarrollar el servicio público de transporte automotor terrestre como un Sistema de Transporte Integral – STI, seguro, eficiente, económico, regulado y fiscalizado, contribuyendo a la consolidación del proceso autonómico del Estado Plurinacional.*
- h) Integrar políticas de modernización de infraestructura, calidad de servicio, educación vial y concientización ciudadana, al Sistema de Transporte Integral – STI.*
- k) Promover la cualificación de conductores del servicio de transporte público terrestre.*

#### **5.4. LEY 264, LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA PARA UNA VIDA SEGURA, DE 31 JULIO, 2012**

La seguridad ciudadana o seguridad pública es la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de la ciudadanía y de otras organizaciones de bien público, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia, la utilización pacífica y ordenada de vías y de espacios públicos y, en general, evitar la comisión de delitos y faltas contra las personas y sus bienes.

En consecuencia debe entenderse el conjunto de acciones democráticas en pro de la seguridad de los habitantes y de sus bienes, y ajustadas al derecho de cada país. De hecho, el reto actual es armonizar el ejercicio de los derechos humanos de cada uno con las

distintas políticas en materia de seguridad ciudadana de los estados. De ahí que el estado promovió mecanismos jurídicos como la ley 264, la misma que garantice la seguridad humana de los ciudadanos, así lo establece:

***Artículo 2. (FINES).***

*La presente Ley tiene por fines:*

- 1. Promover, la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y Privado.*
- 2. Prevenir la inseguridad ciudadana.*
- 3. Mantener y restablecer la seguridad ciudadana.*
- 4. Estructurar, articular e implementar de manera efectiva el Sistema de Seguridad Ciudadana a través del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana y los planes de seguridad ciudadana departamentales, municipales e indígena originario campesinos.*

De ahí que esta se promueve a nivel nacional compartida con los distintos niveles de entidades autonómicas territoriales, que garanticen la seguridad humana, y demás garantías de los derechos fundamentales, tal cual lo prevé:

***Artículo 3. (PRIORIDAD NACIONAL).***

- I. La seguridad ciudadana es un bien común esencial de prioridad nacional para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y una condición fundamental para la convivencia pacífica y el desarrollo de la sociedad boliviana.*
- II. El Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia declara como prioridad nacional el financiamiento y la ejecución de los Planes de Seguridad Ciudadana Nacional, Departamental, Municipal e Indígena Originario Campesino.*

Lo cual conlleva un presupuesto y una forma común de elaborar un presupuesto es presentar los distintos tipos de gasto (categorías de costo) y los ingresos (fondos disponibles o que deben recaudarse). Estos según determina la presente ley son adquiridos por recursos gubernamentales definidos y con el apoyo de recursos provenientes de las entidades Autónomas Departamentales y Municipales; créditos y donaciones nacionales o internacionales y demás recursos de los cuales se pueda proveer, para ejecutar mecanismos de lucha contra la inseguridad ciudadana, así lo determina:

***Artículo 38. (PRESUPUESTO).***

- I. *La elaboración y la ejecución de políticas públicas, planes, programas, proyectos y estrategias de seguridad ciudadana y el establecimiento y funcionamiento de la institucionalidad de la seguridad ciudadana, se sujetaran al siguiente financiamiento:*
  1. *Los recursos inscritos en el presupuesto del Ministerio de Gobierno, destinados a la seguridad ciudadana.*
  2. *Las entidades territoriales autónomas departamentales, asignarán como mínimo el diez por ciento (10%) de los recursos provenientes de la coparticipación y nivelación del Impuesto Directo a los Hidrocarburos, previa deducción del treinta por ciento (30%) destinado a la Renta Dignidad.*
  3. *Las entidades territoriales autónomas municipales e indígena originario campesinas, asignarán recursos de acuerdo a su población registrada en el último Censo Nacional de Población y Vivienda, conforme a lo siguiente:*
    - a) *Con cantidad poblacional menor o igual a 50.000 habitantes, como mínimo un cinco por ciento (5%) de los recursos provenientes de la coparticipación y nivelación del Impuesto Directo a los Hidrocarburos, previa deducción del treinta por ciento (30%) destinado a la Renta Dignidad.*

- b) *Con cantidad poblacional mayor a 50.000 habitantes, desde un diez por ciento (10%) de recursos provenientes de la coparticipación y nivelación del Impuesto Directo a los Hidrocarburos previa deducción del treinta por ciento (30%) destinado a la Renta Dignidad.*
- 4. *Los créditos y donaciones nacionales o internacionales.*
- 5. *Otros recursos.*
- II. *Los recursos económicos descritos en los numerales 2 y 3 del Parágrafo I del presente Artículo, serán únicamente invertidos o utilizados en el ámbito territorial departamental y municipal, respectivamente.*
- III. *Los bienes inmuebles, muebles, equipamiento y tecnología preventiva pública, adquiridos con los recursos económicos asignados en los presupuestos departamentales, regionales, municipales e indígena originario campesinos a seguridad ciudadana, serán utilizados únicamente por la Policía Boliviana para seguridad ciudadana y administrados por el Ministerio de Gobierno en coordinación con la Policía Boliviana.*
- IV. *No se contemplarán como parte de la ejecución del porcentaje asignado a seguridad ciudadana, el alumbrado público, recuperación de áreas verdes u otros.*

Para cuya finalidad se determina el uso de La tecnología preventiva pública, lo cual son un fenómeno relativamente reciente que ha generado importantes cambios en nuestra sociedad, especialmente en nuestra forma de comunicarnos y relacionarnos. Estas nuevas tecnologías consisten en una variada gama de instrumentos, herramientas, canales y soportes dedicados esencialmente al uso, manejo, presentación, comunicación, almacenamiento y recuperación de información, para garantizar la seguridad ciudadana. Las características de esta etapa evolutiva, unidas a la disponibilidad cada vez mayor de acceder a ellas y las ventajas innegables de su uso. Por ello desde las entidades gubernamentales establecen que se debe dotar esta tecnología preventiva para la prevención de delitos, faltas y contravenciones, que permitan la prevención y lucha efectiva ante la inseguridad ciudadana, así lo establece:

**Artículo 47. (TECNOLOGÍA PREVENTIVA PÚBLICA).**

*El Ministerio de Gobierno y las entidades territoriales autónomas, dotarán a la Policía Boliviana de sistemas de monitoreo y vigilancia electrónica para el control y prevención de delitos, faltas y contravenciones, así como centros automáticos de despacho para optimizar la atención de las necesidades, requerimientos y auxilio a la sociedad. Todos los sistemas de monitoreo y vigilancia electrónica serán operados por la Policía Boliviana.*

**Artículo 50. (SISTEMAS DE CÁMARAS DE SEGURIDAD Y MONITOREO ELECTRÓNICO).**

- I. Las empresas prestadoras de servicios públicos, las entidades financieras bancarias, las entidades públicas y los centros de esparcimiento público y privado con acceso masivo de personas, deberán instalar en sus dependencias sistemas de cámaras de seguridad y monitoreo electrónico para garantizar la seguridad de las personas. La contravención a esta normativa será sancionada de acuerdo a su reglamentación.*
- II. La Policía Boliviana tendrá acceso a las grabaciones y sistemas de cámaras de vigilancia instaladas en los centros y lugares descritos en el párrafo anterior, con fines investigativos.*
- III. En los establecimientos públicos nocturnos, donde se evidencie la existencia de denuncias probadas por uso ilegal de estupefacientes contra personas individuales, los gobiernos autónomos municipales en coordinación con la Policía Boliviana, sancionarán la primera vez con la clausura temporal de cuatro meses y la segunda vez con la clausura definitiva del establecimiento.*

**5.5. LEY 453, LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS Y DE LAS**

## **CONSUMIDORAS Y LOS CONSUMIDORES, DE 4 DICIEMBRE, 2013**

La protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias, está respaldada fundamentalmente por el texto refundido de la Ley General de los Derechos de las Usuarias y los Usuarios y de las Consumidoras y los Consumidores. Todo ello sin perjuicio de otras normas de carácter sectorial que regulan productos o servicios concretos, de ahí que emerge los principios y uno de ellos es el principio de protección en el cual se podría señalar que el principio de protección es la razón de ser del derecho. El principio de protección, llamado también principio tuitivo, proteccionistas o de favor, donde se establecen los mecanismos para garantizar los derechos de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores, tal cual lo establece:

### ***Artículo 6. (PRINCIPIOS).***

*Los principios que rigen la protección y defensa de los derechos de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores son:*

- 3. Protección. Se establecen mecanismos legales e institucionales destinados a garantizar el ejercicio de los derechos de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores.*

El Derecho a la integridad física tiene su base en el derecho a la vida y tiene que ver con la individualidad del cuerpo humano como unidad biológica, física, espiritual, moral y jurídica. Por ende esta implica también el derecho a la salud, y ningún servicio debe afectar estos derechos enunciados de tal forma que se resguarde las garantías fundamentales a la integridad física y a la salud, en este contexto la presente norma claramente establece los parámetros que establezcan su cumplimiento, así lo prevé:

### ***Artículo 8. (DERECHO A LA SALUD E INTEGRIDAD FÍSICA).***

*Las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores tienen derecho a recibir productos o servicios en condiciones de inocuidad en resguardo de su salud e integridad física.*

El Régimen de Protección de los Derechos de los Usuarios, es la norma que establece los derechos y obligaciones de los usuarios y operadores en este caso de transporte. Esta norma claramente establece que los obligados a suministrar servicios en el presente caso, deben ser en condiciones de calidad y seguridad, siendo responsables en el ámbito penal, civil y administrativo sancionatorio, del riesgo o daño causados a la salud e integridad física de las usuarias y los usuarios, establecidos de forma clara:

***Artículo 9. (PROTECCIÓN).***

*I. Los proveedores están obligados a suministrar productos o servicios en condiciones de inocuidad, calidad y seguridad, siendo responsables en el ámbito penal, civil y administrativo sancionatorio, del riesgo o daño causados a la salud e integridad física de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores.*

El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos, animales o personas de un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura (red de transporte). Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes. Y claramente existen muchas normas que rigen su uso para garantizar. Redundando la seguridad de los usuarios. En la cual la presente norma igualmente establece los tipos de transporte como servicio, esta es:

***Artículo 32. (SERVICIOS DE TRANSPORTE).***



*Las disposiciones de la presente Sección, alcanzan a los servicios de transporte aéreo, terrestre, ferroviario, fluvial y lacustre, además de sus servicios complementarios auxiliares.*

Coordinar (organizar) significa disponer las cosas metódicamente; concertar medios, esfuerzos, etc, para una acción común; cooperar es obrar juntamente con otro u otros para un mismo fin. Si se considera solamente la definición de estos conceptos parece que la cooperación y la coordinación son sinónimas. Sin embargo, en el ámbito jurídico hay una diferencia importante. Donde su funcionalidad es coordinada para que funcionen bajo cierto orden o secuencia que permitan prever la inseguridad ciudadana; y en los casos de cooperación es cuando se coadyuva a la resolución de casos unan vez protagonizado los mismos, donde la presente ley garantiza los derechos y garantías de las usuarias y los usuarios, mediante mecanismos a establecerse, así lo prevé:

***Artículo 41. (COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN).***

*Para el efectivo ejercicio de los derechos y garantías de las usuarias y los usuarios, las consumidoras y los consumidores, todos los niveles del Estado establecerán mecanismos de cooperación y coordinación.*

## **CAPÍTULO VI**

### **6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE ENCUESTAS SOBRE LA SEGURIDAD CIUDADANA EN TERMINALES TERRESTRES**

#### **6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO**

El universo de estudio es conformado por dos grupos poblacionales objeto del estudio para determinar y poder dar una respuesta a los objetivos dados en base al presente estudio.

- El primer grupo poblacional está conformado por 30 Funcionarios Policiales, tomando en cuenta la equidad de género.
  
- El segundo grupo poblacional de estudio, está conformado por 30 personas entre Usuarios y funcionarios de terminales terrestres, inmersos a lo que implica problemas de inseguridad en medios de transporte.

Al realizar las encuestas se tomó a cada encuestado de forma aleatoria, para poder abarcar y recopilar criterios de forma general dentro la problemática.

Es así que a continuación presento un análisis sobre los resultados, emergentes de las encuestas realizadas sobre la materia tratada en la presente investigación.

##### **6.1.1. Encuestas realizadas a Funcionarios Policiales**

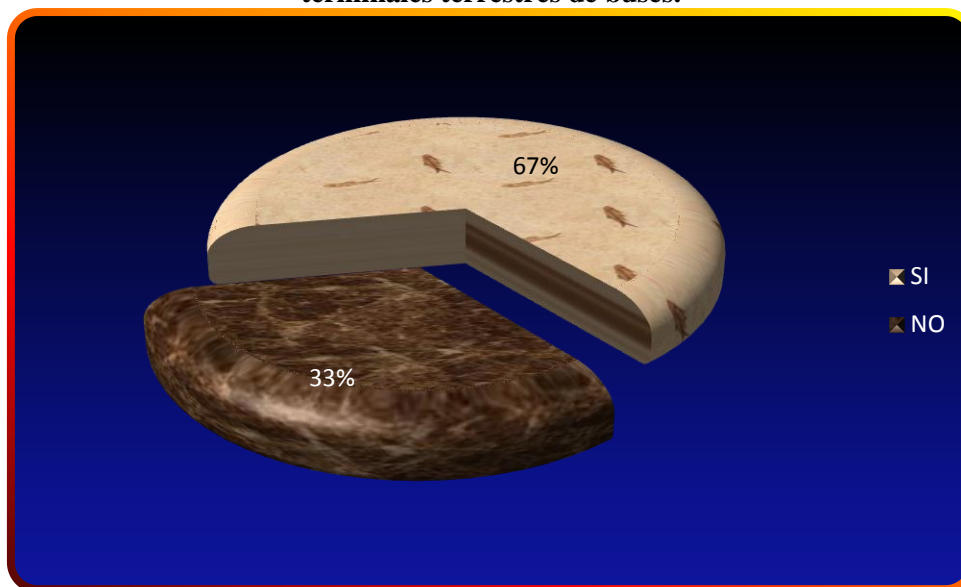
El primer grupo poblacional del universo de estudio dio como resultado a las siguientes preguntas:

1) ¿Usted realizó el uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses?

**Tabla N° 1: Uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses.**

ITEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	SI	6	14	20
b.	NO	2	8	10
<b>TOTALES</b>		<b>8</b>	<b>22</b>	<b>30</b>

**Grafico N° 1: Porcentaje del uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses.**



Fuente: Elaboración Propia

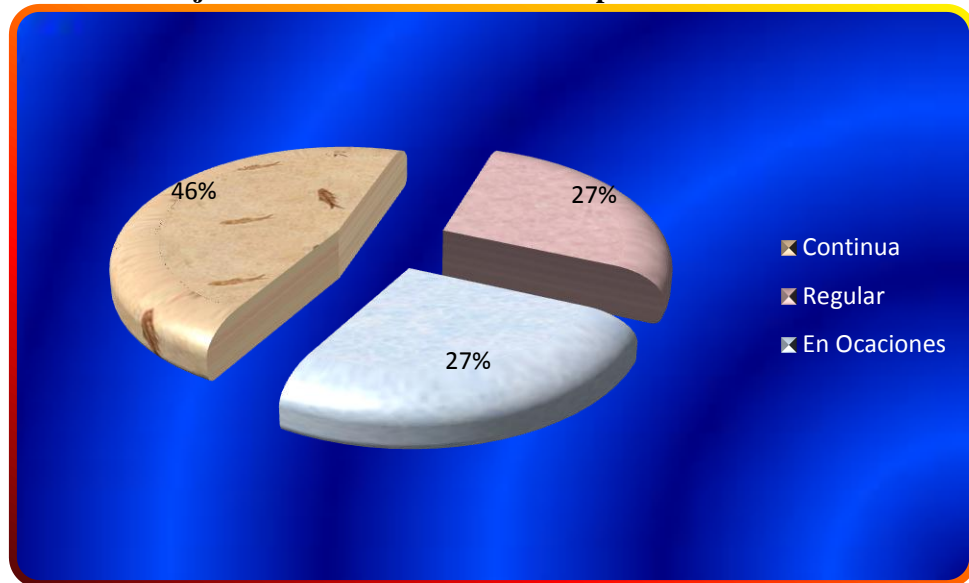
De los encuestados dentro del presente grupo poblacional el 67% hizo uso de transporte terrestre interdepartamental desde las terminales terrestres, ante un 33% que usó transporte terrestre interdepartamental pero no hizo uso de las terminales terrestres.

2) ¿Según usted cual es la frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses?

**Tabla N° 2: Frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses.**

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	Continua	8	6	14
b.	Regular	3	5	8
c.	En Ocasiones	6	2	8
<b>TOTALES</b>		<b>11</b>	<b>19</b>	<b>30</b>

**Grafico N° 2: Porcentaje de frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses.**



Fuente: Elaboración Propia

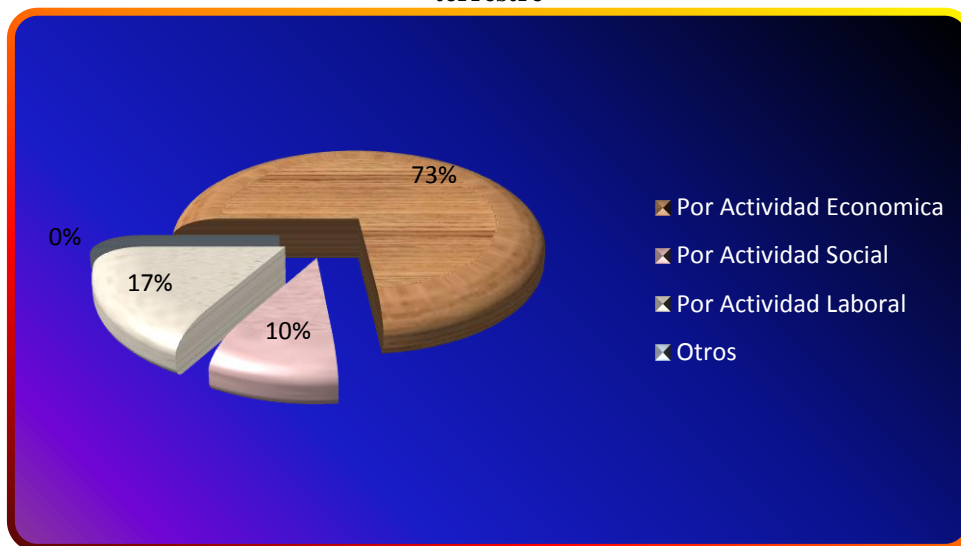
Dentro de lo que corresponde a la frecuencia del uso de transporte público es continua (46%), tomando como minoría al uso regular (27%), y en ocasiones (27%), de la cual se deduce que el uso de transporte público es continuo.

3) ¿Según usted, cuales son las razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre?

Tabla N° 3: Razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	Por Actividad Económica (Comercio)	15	7	22
b.	Por actividad social (Visita, Turismo, etc.)	2	1	3
c.	Por actividad Laboral (Trabajo)	3	2	5
d.	Otros			
<b>TOTALES</b>		<b>20</b>	<b>10</b>	<b>30</b>

Grafico N° 3: Porcentaje de razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre



Fuente: Elaboración Propia

Al respecto sobre si se garantiza la seguridad ciudadana dentro de lo que implica el uso de transporte público para los usuarios, la mayoría establece que las razones para sus viajes y el uso de las terminales de transporte terrestre es por sus actividades económicas (73%), por otro lado el 17% indica que es por razones sociales, en contraposición de un 10% que afirma que es por actividad laboral.

#### 4) ¿Usted sabe que es la Seguridad Ciudadana?

**Tabla N° 4: Conocimiento de la Seguridad Ciudadana**

ITEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	SI	13	12	25
b.	NO	3	2	5
<b>TOTALES</b>		<b>16</b>	<b>14</b>	<b>30</b>

**Grafico N° 4: Porcentaje del conocimiento de la Seguridad Ciudadana**



Fuente: Elaboración Propia

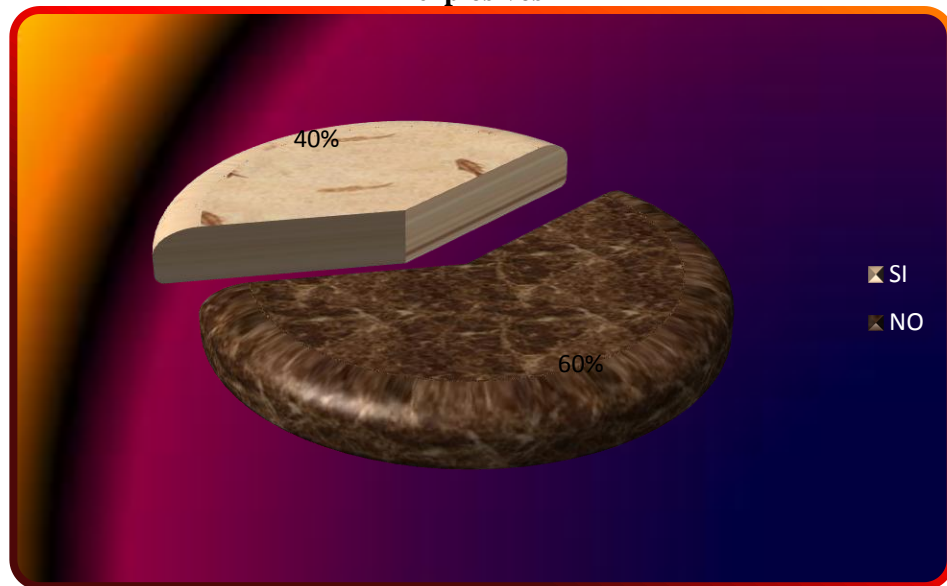
De los resultados obtenidos respecto al conocimiento sobre seguridad ciudadana a los usuarios de terminales terrestres de transporte público se establece que mayormente si tienen conocimiento (67%), donde también se establece que un (33%) no tiene conocimiento sobre lo que es la seguridad ciudadana.

5) ¿Usted tiene conocimientos de que existen mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos?

**Tabla N° 5: Conocimiento de mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos**

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	SI	7	5	12
b.	NO	8	10	18
<b>TOTALES</b>		<b>13</b>	<b>17</b>	<b>30</b>

**Grafico N° 5: Porcentaje del conocimiento de mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos**



Fuente: Elaboración Propia

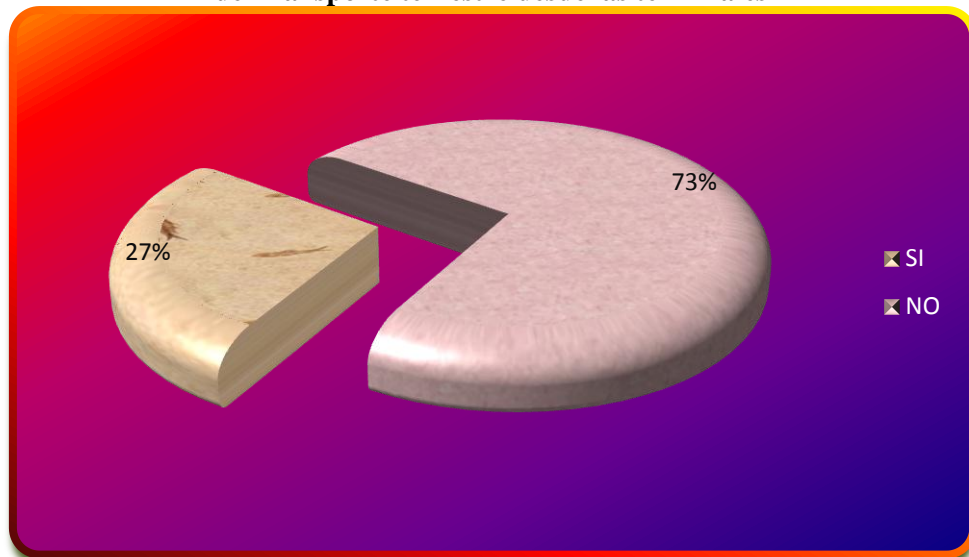
Dentro de la presente población de estudio el 40% de los encuestados aseveran que existen mecanismos de técnicos de prevención en terminales terrestres de transporte interdepartamental, sin embargo la mayoría expone lo contrario (60%).

6) ¿Según usted la Seguridad Ciudadana es garantizada para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales?

Tabla N° 6: Garantías de Seguridad Ciudadana para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	SI	5	3	8
b.	NO	9	13	22
<b>TOTALES</b>		<b>14</b>	<b>16</b>	<b>30</b>

Grafico N° 6: Porcentaje de garantías de Seguridad Ciudadana para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales



Fuente: Elaboración Propia

La ciudadanía como miembros del estado y de la sociedad, ante la problemática de que si la seguridad ciudadana es garantizada para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales, el 73% coincide que no es garantizada, en contraposición de un 27% que no lo ve como garantizada.

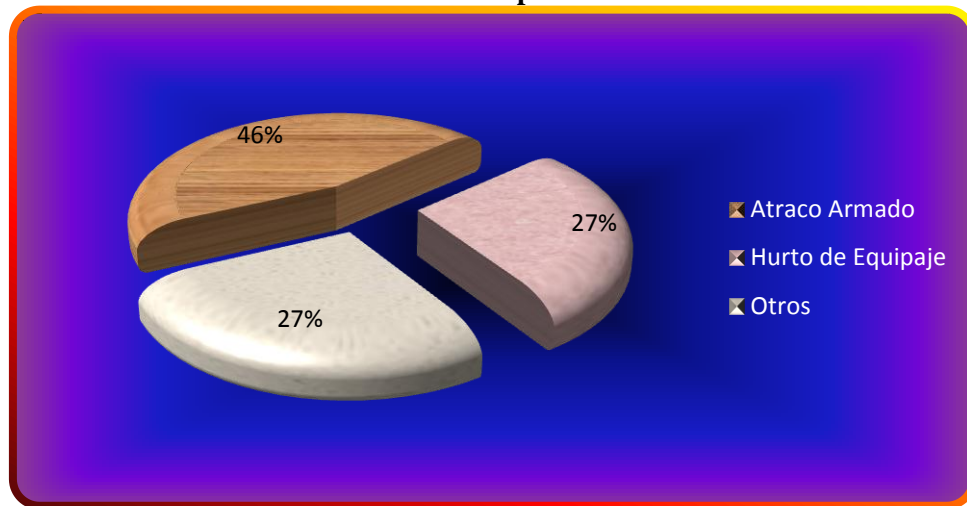


7) ¿Los niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental son delitos que afectan a su seguridad física y patrimonial?  
**Mayormente en los delitos:**

**Tabla N° 7: Niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental**

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	Atraco Armado	4	1	5
b.	Hurto de Equipajes	8	3	11
c.	Otros			
<b>TOTALES</b>		<b>21</b>	<b>10</b>	<b>31</b>

**Grafico N° 7: Porcentaje de niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental**



Fuente: Elaboración Propia

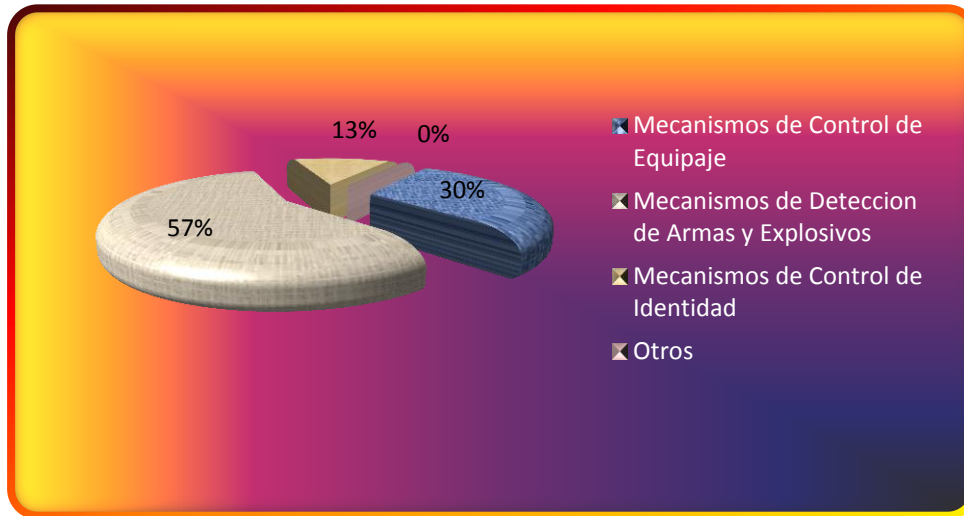
Ante la presente cuestionante, se colige que el 46% de los encuestados coinciden en que los niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental se produce por atraco Armado, seguido de un 27% que indica Hurto de Equipajes y el restante 27% establece otros tipos de delincuencia.

8) ¿Es necesario algún tipo de mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses? Como ser:

**Tabla N° 8: Mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses**

ÍTEM	CATEGORÍA	M	F	TOTAL
a.	Mecanismos de Control de Equipaje	3	4	7
b.	Mecanismos de detección de Armas y Explosivos	9	7	17
c.	Mecanismos de Control de Identidad	2	5	6
d.	Otros			
<b>TOTALES</b>		<b>21</b>	<b>10</b>	<b>30</b>

**Grafico N° 8: Porcentaje de mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses**



Fuente: Elaboración Propia

Con relación tasita del objeto de estudio, tenemos al respecto que el 57% de los encuestados establecen que es necesario incorporar mecanismos de Seguridad Ciudadana como ser Detector de armas y explosivos en las terminales terrestres, mientras que el(30%) indica que se deben implementar mecanismos de Control de Identidad sin embargo una parte de los encuestados afirma que es necesario implementar mecanismos de Control de Equipaje (13%).

### **6.1.2. Encuestas realizadas a ciudadanos que sufrieron inseguridad social**

El segundo grupo poblacional del universo de estudio de Usuarios y funcionarios de terminales terrestres dio como resultado a las siguientes preguntas:

**1) ¿Usted realizó el uso de transporte terrestre interdepartamental o rural desde las terminales terrestres de buses?**

El 75 % de los encuestados si tiene conocimiento de lo que es la seguridad ciudadana ante un 25% que desconoce su contexto específico

**2) ¿Según usted cual es la frecuencia del uso de transporte terrestre en terminales de buses?**

De igual forma ante esta cuestionante el 49% hace uso con frecuencia las terminales terrestres, mientras un 37% lo hace de manera regular ante el 14% que lo utiliza en ocasiones.

**3) ¿Según usted, cuales son las razones para sus viajes y el uso de terminales de transporte terrestre?**

Al respecto el 71% afirma que realiza viajes por razones económicas, a diferencia del 21% que lo hace por motivos laborales ante la minoría 8% que responde por motivos sociales.

**4) ¿Usted sabe que es la Seguridad Ciudadana?**

El 65 % de los encuestados si tiene conocimiento de lo que es la seguridad ciudadana ante un 35% que desconoce su contexto específico

**5) ¿Usted tiene conocimientos de que existen mecanismos técnicos de prevención criminal en terminales terrestres de transporte interdepartamental para evitar el manejo de armas y explosivos?**

Con relación a esta interrogante el 26% afirma que tiene conocimiento de la existencia de mecanismos técnicos de prevención en las terminales terrestres, ante el restante 74% que respondió de manera negativa.

**6) ¿Según usted la Seguridad Ciudadana es garantizada para los usuarios de medios de Transporte terrestre desde las terminales?**

Al respecto el 82% afirma que no es garantizada la Seguridad Ciudadana en la terminales Terrestres, ante una minoría 18% que respondió negativamente a la pregunta.

**7) ¿Los niveles de delincuencia que sufren los usuarios de Transporte terrestre interdepartamental son delitos que afectan a su seguridad física y patrimonial? Mayormente en los delitos:**

El 51% de los encuestados afirma que los delitos de Atraco Armado afectan a su patrimonio y su seguridad física, mientras que el 33% indica que son los delitos de Hurto de Equipaje, sin embargo el restante 26% indica que son otro tipo de delitos los que afectan a su seguridad, dada la ola de delincuencia.

**8) ¿Es necesario algún tipo de mecanismos para prever y garantizar la Seguridad Ciudadana de los Usuarios de Transporte terrestre en terminales de buses? Como ser:**

Finalmente para garantizar la seguridad ciudadana para usuarios en Terminales de Transporte Terrestre un (55%) consideran que son necesarias implementar mecanismos de Detección de Armas y Explosivos, a diferencia del 28% que plantea la implementación de mecanismos de control de equipaje y un 27% que es necesario implementar mecanismos de Control de Identidad esto para prever y garantizar la seguridad ciudadana de los usuarios.

# **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## **CONCLUSIONES**

Como es de conocimiento general, desde tiempos remotos la seguridad fue una necesidad básica del hombre, por su afán de protegerse de las inclemencias de la naturaleza y del mismo hombre. En la actualidad, la seguridad se ha convertido en uno de los factores con mayor incidencia sobre la calidad de vida de las personas como seguridad humana, por lo que se constituye en una de las principales prioridades desde organismos internacionales, de los gobiernos y de las sociedades para lograr su desarrollo.

La seguridad ciudadana, se refiere a la protección de las personas en las vías, en las calles y en los lugares abiertos al público, así como la seguridad de las viviendas y otros sitios, tanto públicos como privados, contra las amenazas, peligros o ataques de la criminalidad y la delincuencia.

La seguridad ciudadana está orientada a la lucha contra la criminalidad y la violencia con apoyo de la comunidad y de las autoridades locales, es una competencia privativa indelegable del Estado Plurinacional la seguridad y defensa estatal y la seguridad interna en el país está garantizada por la Constitución Política del Estado. Si bien a las Fuerzas Armadas se les encarga la defensa, seguridad y estabilidad del Estado, a la Policía Boliviana, se le encomienda la defensa de la sociedad y la conservación del orden público y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano, en concurrencia de una competencia compartida con las entidades territoriales autónomas Departamentales y municipales.

Las entidades territoriales autónomas Departamentales y Municipales mediante la Policía tiene la facultad jurídica para establecer, mantener, restablecer e imponer el orden dentro de su jurisdicción, regulando las actividades y relaciones sociales mediante las limitaciones del ejercicio de los derechos y libertades, en beneficio individual y colectivo de la sociedad, en el marco de la Constitución y el respeto de los derechos humanos.

Por ello, se puede manifestar que el orden público y la seguridad ciudadana se traduce en tres aspectos: seguridad y tranquilidad. Es decir vivir bien. Lo cual nos lleva a entender lo que es la seguridad ciudadana y que precisa la existencia de algunos elementos centrales:

- La protección de la población debe darse dentro de un marco de respeto a la Constitución Política del Estado y las leyes. En este sentido la seguridad ciudadana se constituye en un marco central para el desarrollo de los derechos humanos y la seguridad humana.
- La seguridad ciudadana no se limita exclusivamente a la lucha contra la delincuencia, sino que busca crear un ambiente propicio y adecuado para la convivencia pacífica de las personas.
- La seguridad ciudadana sobrepasa la esfera de la acción de la seguridad pública, para demandar la participación coordinada de otros organismos e instituciones tanto del Estado como de la sociedad civil.
- La seguridad ciudadana pone mayor énfasis en el desarrollo de labores de prevención y control de los factores que generan violencia e inseguridad, antes que en tareas meramente represivas o reactivas ante hechos ya consumados.

Es por tanto necesario que el Estado, las entidades territoriales autonómicas y la sociedad comprendan en toda su dimensión este problema. El Estado debe otorgar todo su apoyo a las instituciones encargadas de hacer cumplir la ley. La sociedad debe apoyar el esfuerzo que realizan los Gobiernos municipales, departamentales y la Policía Nacional para mejorar la seguridad en cuanto se refiere al uso de nuevas tecnologías para su prevención y lucha dentro del contexto del estudio como es el caso de las terminales de transporte terrestre y mucho más a aun en las carreteras interprovinciales, interdepartamentales e internacionales, que es donde se presentan las condiciones favorables para hechos delictivos.

La política de seguridad ciudadana y mecanismos de prevención con la ayuda de nuevas tecnologías, busca garantizar la seguridad de las personas, reducir los niveles de violencia

delictiva y proteger fundamentalmente la integridad personal como un derecho fundamental, es así que ante los nuevos casos de robos a mano armada en vehículos ya conocidos como es el caso del asalto a un bus perteneciente a Trans. Paraíso no solo le robaron una fuerte suma de dineros, sino que para tal fin los actores de este hecho victimaron hasta quitarle la vida a un usuario. Esto por la falta de mecanismos de control u escaneo de lo que ingresa a los buses como equipaje, además de la falta del uso de cámaras y monitoreo satelital al interior de los vehículos.

Es menester por lo tanto también proteger los servicios vulnerados por la inseguridad, tal el caso de los medios de transporte de pasajeros en las Terminales Terrestres y su estancia dentro de los vehículos, que hoy en día es empleado para realizar actividades delictivas, en claro atentado contra la integridad personal de los pasajeros usuarios.



## RECOMENDACIONES

Por lo tanto como medidas de recomendación es menester implementar:

- Una medida de control adecuada para garantizar que los pasajeros que hacen uso del servicio de transporte interprovincial, interdepartamental e internacional en la Terminales Terrestres es la implementación arcos de escaneo y detección que detecten si una persona está portando algún tipo de arma u otro tipo de objetos que puedan causar peligro o incomodidades a los otros usuarios.
- Establecer y cumplir con los requisitos y las rigurosas necesidades de detección exigen que los puntos de control de seguridad sean eficientes incluso en situaciones muy difíciles. Elegir un detector de metales correcto es indispensable. Las consideraciones clave son: identificar el tamaño y la composición de los elementos que hay que detectar (Nivel de Seguridad), los elementos y niveles de objetos personales que hay que ignorar (discriminación), la cantidad de personas que van a pasar a través del punto de control (rendimiento). Estas características deben obtenerse incluso en entornos con interferencias eléctricas y mecánicas, por tanto el arco detector de metales debe tener una inmunidad excelente (inmunidad).
- Priorizar medidas de control no solo en las Terminales Terrestres de Transporte, mas al interior de los vehículos mecanismos de vigilancia y monitoreo satelital de forma que se actué con inmediatez en algunos sectores de las carreteras que se hacen propicios para hechos ilícitos.
- Asimismo, implementar como medida principal mecanismos de control de Identidad a quienes utilizan estos servicios de transporte de pasajeros en Terminales Terrestres y de este modo cerciorarse que no estén vinculados o asociados con las actividades delictivas.
- Que las empresas y/o propietarios que realizan este tipo de servicio den las garantías idóneas, para los usuarios de este servicio.

- Que es necesario contar con un Arco de escaneo y detector de metales, para los usuarios y su equipaje, al ingreso del andén para evitar que personas inescrupulosas o delincuentes se infiltren entre personas honradas que desempeñan el oficio de comerciantes o son simplemente turistas.

Por lo expuesto la recomendación principal es una norma jurídica, para el tratamiento, prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres y así de esta manera que permita poder aplicar una estrategia técnica que permita implementar infraestructura de seguridad con nuevas tecnologías en los ingresos a los andenes de las Terminales Terrestres de Transporte de Pasajeros, cuya implementación y ejecución se encuentra mediante una propuesta o mecanismo legal que posibilite su implementación, la misma que se encuentra como propuesta y solución a la problemática de la presente investigación, contenida en la propuesta de ley.

# **PROPUESTA DE LEY**

**PROYECTO DE LEY DE PREVENCIÓN CRIMINAL Y  
SEGURIDAD CIUDADANA PARA LOS VIAJEROS QUE  
HACEN USO DE TERMINALES TERRESTRES**

**LEY N° .....**

**LEY DE, AGOSTO DE 2015**

**EVO MORALES AYMA**

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE  
BOLIVIA**

**CONSIDERACIONES:**

Que, el numeral 2 del Artículo 9 de la Constitución Política del Estado, establece como uno de los fines y funciones esenciales del Estado, garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades.

Que, el Parágrafo I del Artículo 23 del Texto Constitucional, determina que toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal.

Que, el Parágrafo I del Artículo 251 de la Constitución Política del Estado, dispone que la Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene como misión específica la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano.

Que, el numeral 13 del parágrafo II del Artículo 299, establece como competencia concurrente por el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas, la Seguridad ciudadana.

Que, el Parágrafo I del Artículo 3 de la Ley N° 264, de 31 de julio de 2012, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”, señala que la Seguridad Ciudadana es un bien común esencial de prioridad nacional, para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia.

Que, el Artículo 8 de la citada Ley, establece que el Ministerio de Gobierno es la máxima autoridad responsable de la formulación, planificación, aprobación y gestión de las políticas públicas de seguridad ciudadana.

Que, la referida Ley en su artículo 47 establece que El Ministerio de Gobierno y las entidades territoriales autónomas, dotarán a la Policía Boliviana de sistemas de monitoreo y vigilancia electrónica para el control y prevención de delitos, faltas y contravenciones, así como centros automáticos de despacho para optimizar la atención de las necesidades, requerimientos y auxilio a la sociedad. Todos los sistemas de monitoreo y vigilancia electrónica serán operados por la Policía Boliviana.

Que, la Ley General de Transporte, ley 165 inciso g) del artículo 6 establece como principio de seguridad el Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas y carga durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.

Que, la citada ley en su Artículo 76, establece como el Sistema Integrado de Transporte Público es el conjunto articulado de los diferentes medios de transporte de pasajeros existentes, estructurado para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permite movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura.

Que, la referida ley en su artículo 187 claramente entre sus políticas establece el Sistema de Transporte Integral que es una red de transporte articulada que promete fácil acceso, cobertura, calidad y seguridad para sus usuarios, donde entre las políticas principales están

la seguridad jurídica y equidad, y que este se desarrolló con mecanismos de seguridad y eficacia, desarrollado mediante la modernización de su servicio.

Que el inciso a) del Artículo 34 del Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009, Organización del Órgano Ejecutivo, determina que es atribución de la Ministra(o) de Gobierno, formular, dirigir y coordinar políticas para la seguridad pública del Estado Plurinacional, precautelando el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales, el orden público y la paz social, inherentes al Estado Plurinacional.

Que, la delincuencia se incrementó, siendo que los pasajeros que hacen uso del servicio de transporte interprovincial, interdepartamental e internacional en la Terminales Terrestres son objeto de hechos de robo a mano armada dentro de los vehículos por falta de mecanismos de detección que no permita portar objetos que puedan causar peligro o incomodidades a los otros usuarios.

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:

## **LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL**

### **RESUELVE:**

**Artículo 1.- (Objeto).**- La presente ley tiene por objeto establecer las políticas prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres, que garanticen su integridad física y de sus bienes.

**Artículo 2.- (Aplicación y jurisdicción).**- La presente Ley establece las normas de aplicación dentro de la jurisdicción nacional a las que están sujetos:

- I. Los conductores, pasajeros y operadoras de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional, así como las regulaciones para los automotores y vehículos que circulen, transiten o utilicen las carreteras o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

- II. Las autoridades policiales y entidades autonómicas territoriales autonómicas son las llamadas para su aplicación en la prevención criminal y seguridad ciudadana de los viajeros que hacen uso de terminales terrestres y de los automotores o vehículos que transiten o utilicen las carreteras dentro de su jurisdicción.

**Artículo 3.- (Sistema de transporte integral).**- El sistema de transporte integral se sustenta en un proceso continuo de:

- I. Planeamiento estratégico;
- II. de gestión por procesos;
- III. de medición y control de calidad de mecanismos que garanticen la seguridad de sus usuarios;
- IV. de sistemas de mejora continua que incluyan la implementación de nuevas tecnologías;
- V. de autonomía de gestión administrativa, económica, funcional y operativa, según determine sus competencias compartidas; y
- VI. de responsabilidad social respecto de la gestión y servicios que ofrece a la ciudadanía.

**Artículo 4.- (Infraestructura de seguridad terrestre).**- Conjunto de edificaciones, instalaciones y servicios establecidos en la superficie y/o espacio terrestre, destinados a proveer los medios necesarios a la seguridad terrestre de los pasajeros usuarios.

**Artículo 5.- (Creación de una unidad de control a cargo de las entidades territoriales autonómicas).**- La entidad autonómica departamental o municipal que administra una terminal terrestre creara una unidad de control, prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres y de los vehículos o motorizados de transporte de pasajeros interprovincial, interdepartamental e internacional, con los medios para desarrollar las políticas generales emanadas de la presente ley, garantizando un nivel óptimo de satisfacción de los usuarios, estableciendo y monitoreando el cumplimiento de metas, objetivos y estándares de calidad de servicio que garanticen la seguridad de sus usuarios.

**Artículo 6.- (Implementación de Mecanismos tecnológicos de Control en terminales terrestres).**- Las entidades territoriales autonómicas departamentales y municipales, que

administran las Terminales terrestres dentro de su jurisdicción, son las que implementaran los mecanismos de control y escaneo de objetos que puedan causar peligro o incomodidades a los otros usuarios en las terminales terrestres previo al abordaje de los motorizados o vehículos de transporte de pasajeros. Cuyo funcionamiento y operatividad estará a cargo del personal asignado para este fin según reglamento y/o manual de funciones.

**Artículo 7.- (Objetos que puedan causar peligro o incomodidades).**- Las Autoridades o encargados del control de objetos que puedan causar peligro o incomodidades, deberán llamar a las autoridades policiales en los casos que se detecte:

- I. Armas de fuego;
- II. Armas blancas u objetos corto punzantes no autorizados;
- III. Explosivos;
- IV. Sustancias inflamables; y
- V. Estupefacientes.

**Artículo 8.- (Implementación de Mecanismos tecnológicos de Control en terminales terrestres).**- Las empresas y/o propietarios del servicio de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional, que administran los vehículos y motorizados para el servicio de transporte de pasajeros, son los que implementaran cámaras de seguridad con monitoreo satelital, cuya vigilancia constante estará a cargo del personal asignado para este fin según reglamento y/o manual de funciones.

**Artículo 9.- (Uso de paradas habilitadas y prohibiciones).**-

- I. Necesariamente se establece para la seguridad de los usuarios del servicio de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional que los pasajeros solo deben acceder o abandonar el vehículo en las paradas habilitadas a tal efecto no pudiendo hacerlo, salvo causa justificada, fuera de las mismas.
- II. Ninguna empresa u propietario deberá permitir el abordaje de pasajeros fuera de las terminales terrestres o paradas habilitadas. En los casos de incurrir en dicho acto, la empresa u propietario del vehículo, será el responsable civil y penal de presentarse algún hecho de inseguridad que ponga en riesgo o afecte la seguridad e integridad



física de las usuarias y los usuarios por negligencia ante esta prohibición, debiendo este correr con todos los gastos de indemnización y daños que emergieran de ello.

**Artículo 10.- (Incorporaciones).-**

- I. Incorpórese el Art. 215 Bis, a la ley debiendo esta estar redactada con el siguiente texto:

*“Artículo 215 Bis. (SEGURIDAD OPERACIONAL).- La autoridad competente del nivel autonómico departamental o municipal a cargo de la administración de una terminal terrestre, será la encargada de vigilar y fiscalizar las operaciones de escaneo de objetos que puedan causar peligro o incomodidades a los usuarios de forma que para que éstas sean seguras y que sus administradores u operadores cumplan las normas y reglamentaciones”.*

- II. Incorpórese el Art. 217 Bis, a la ley debiendo esta estar redactada con el siguiente texto:

*“Artículo 217 Bis (MECANISMOS DE MONITOREO SATELITAL PARA SU SEGURIDAD).- Los vehículos de servicio de transporte terrestre interprovincial, interdepartamental e internacional deberán implementar en los vehículos de transporte de pasajeros cámaras de monitoreo de vigilancia y monitoreo satelital, con la finalidad de garantizar la seguridad e integridad física de los usuarios”.*

- III. Incorpórese el parágrafo IV, al artículo 50 de la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana Para una Vida Segura, Ley 264, con el siguiente texto:

*“IV. Las Terminales de Transporte Terrestre y a los vehículos que prestan servicio interprovincial, interdepartamental con las previsiones del Artículo 47 de la presente ley.”*

**MEDIDAS TRANSITORIAS**

**PRIMERO.-** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación del reglamento de la presente Ley.

**SEGUNDO.-** Las entidades territoriales autonómicas Departamentales y Municipales tienen 90 días a partir de la promulgación de la presente ley para elaborar el manual de funciones respectivo para su aplicación.

**TERCERO.-** Las entidades territoriales autonómicas Departamentales y Municipales, deberán implementar la infraestructura terrestre de seguridad ciudadana de prevención criminal y seguridad ciudadana para los viajeros que hacen uso de terminales terrestres determinando sus plazos mediante su propia normativa establecida en una ley autonómica. Asimismo dicha ley debe establecer los plazos para que las empresas y/o propietarios de los vehículos de transporte interprovincial, interdepartamental e internacional que operan dentro del territorio nacional, puedan implementar los mecanismos de vigilancia y monitoreo satelital.

**CUARTO.-** Se derogan todas las disposiciones reglamentarias que se opongan a lo dispuesto en el presente ordenamiento legal.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los nueve días del mes de agosto del año dos mil diecisiete.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Sen. José Alberto Gonzales Samaniego

**PRESIDENTE CÁMARA DE SENADORES**

Dip. Lily Gabriela Montaña Viaña

**PRESIDENTA CÁMARA DE DIPUTADOS**

Sen. Omar Paul Aguilar Conde

**SENADOR SECRETARIO**

Sen. Patricia M. Gómez Andrade

**SENADORA SECRETARIA**

Dip. Gonzalo Aguilar Ayma

**DIPUTADO SECRETARIO**

Dip. Dulce Maria Araujo Dominguez

**DIPUTADA SECRETARIA**

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los diecinueve días del mes de agosto del año dos mil diecisiete.

**Juan Evo Morales Ayma**

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL**

**ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

## BIBLIOGRAFÍA

- ABAD, G., y PRIEGO, A., «La división entre seguridad interior e internacional y la transformación del concepto de seguridad», *Ciencia Policial*, Madrid, n° 42, 2003.
- ADANE GODDARD, J., *Seguridad jurídica*, Nuevo Diccionario Jurídico, México, 2001.
- AGIRRE AZKUENGA, I., *La coacción directa administrativa*, Instituto Vasco de Administración Pública.
- AGUADO i CUDOLA, V., *Derecho de la Seguridad Pública y Privada*, Ed. Aranzadi, Pamplona, 2007.
- ALCÁNTARA SÁEZ, M., LÓPEZ NIETO, L./ ESTHER DEL CAMPO, M., *Procesos de transición a la democracia. Estudios Comparativos*. Instituto Interamericano de Derechos Humanos, Serie Cuadernos de Capel n° 35. 1991.
- ALONSO GARCÍA, E., *La interpretación de la Constitución*, Centro de Estudios Constitucionales. Madrid, 1984.
- ALONSO PÉREZ, F., *Seguridad ciudadana. La Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana*, Ed. Marcial Pons, Madrid, 1994.
- ALZAGA VILLAMIL, O., *Comentarios a las Leyes políticas*, *Revista de Derecho Público*, Vol. I, Madrid, 1984.
- ARAVENA, F., *Seguridad humana: concepto emergente de la seguridad del siglo XXI*, UNESCO- Chile, Santiago de Chile, 2002.
- BALLBÉ, M., «Policía y sistema social», en: Martín, M, Rodríguez., J.; Sabaté, J., *La policía del futuro*, Barcelona. 1996.
- BACIGALUPO, S.; CANCIO MELIÁ (Coords.), *Derecho penal y política transnacional*, Ed. Atelier, Madrid, 2005.
- BALLBÉ MALLO, M., *Seguridad integral: un nuevo concepto*, Instituto Superior de estudios de seguridad, Madrid, 2003.
- BARCELONA LLOP, J., *Policía y Constitución*, Ed. Tecnos, Madrid, 1997.

- BARTOLOMÉ CENZANO, J. C., El orden público como límite al ejercicio de los derechos y libertades, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 2002.
- BECK, U., Sociedad del riesgo global, Siglo XXI, Madrid.
- BENEYTO PÉREZ, J.M., «Identidad y conflictos culturales. La nueva perspectiva de la seguridad», en: La seguridad de la Unión Europea: Nuevos factores de crisis, Cuadernos de Estrategia, 134, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Madrid, 2007.
- BUNGE, M. Crisis y reconstrucción de la filosofía, Gedisa, Barcelona, 2002.
- BUOMPADRE JORGE. Derecho penal, “Parte especial”. Tomo I, Argentina. 2000.
- CARBONELLI y VIVES ANTÓN, T., (Coords.), Comentarios al Código Penal, Vol. II, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 1996.
- CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, J. L., «Sobre los conceptos de orden público, seguridad ciudadana y seguridad pública», en: Revista Vasca de Administración Pública, nº 27. 1989.
- CARRO FERNÁNDEZ-VALMAYOR, «Los problemas de la coacción directa y el concepto de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, nº 15, 1977.
- COLOMER VIADEL, A., Constitución, Estado y Democracia en el umbral del siglo XXI, Ed. Nomos, Valencia, 1995.
- CRESPO HELLÍN, F., Problemática de la nueva regulación constitucional de las Fuerzas de Seguridad, Ed. Tirant lo blanc, Valencia, 1990.
- CUELLO CALON, Eugenio, Derecho Penal, “Parte especial”, 7ª ed., Bosch, Barcelona, 1949.
- DÍEZ RIPOLLÉS, J.L., «El nuevo modelo penal de la seguridad ciudadana», Revista Eletronica de Ciencia Penal y Criminología-RECPC, 2004.
- DÍEZ RIPOLLÉS, J. L., «De la sociedad del riesgo a la seguridad ciudadana», en Derecho penal y política transnacional, BACIGALUPO, S., /CANCIO MELIÁ (Coords.), Ed. Atelier, Madrid, 2005.

- DOMÍNGUEZ-BERRUETA DE JUAN, M., Constitución, Policía y Fuerzas armadas, Marcial Pons, Madrid, 1997.
- ESPIN, E., Derecho constitucional, Vol. I, Ed. Tirant lo blanch, Valencia, 1994.
- FERNÁNDEZ, T. R., «Las medidas de policía: su exteriorización e impugnación», en Revista de Administración Pública, n° 61, Madrid, 1970.
- FISAS, V., Repensar la seguridad, El País, España. 2202.
- FREIXES SAN JUÁN, T.; REMOTTI CARBONELL, J.C., La configuración constitucional de la seguridad ciudadana en AAVV, La Ley de Seguridad Ciudadana, Anuario Ed. PPU, Barcelona, 1992.
- FREIXES SAN JUÁN, T., Constitución y derechos fundamentales. Estructura jurídica y función constitucional de los derechos, , PPU, Barceñona, 1992.
- GARCÍA DE ENTERÍA, E., Curso de Derecho Administrativo, 7º Edición, Ed. Civitas, Madrid, 1996.
- GARRIDO FALLA, Tratado de Derecho Administrativo, Vol. II, Ed. Tecno, Madrid, 1989.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J., Comentarios a la Ley de Orden Público, Ed. Abella, Madrid, 1971
- HAQ, MAHBUB “Un nuevo concepto de seguridad”. Soka Gakkai International Quarterly, 2003.
- Herrera Figueroa - Julia Escobar, en Enciclop. Jurid. Omeba, T. XXI, Bs. As. 1966.
- HERRERO HERRERO, C., Política criminal integradora, Ed. Dykinson, Madrid, 2007.
- IGIDÓ, I., «Seguridad, bienestar y democracia», El desafío de la seguridad, AAVV, Fundación para el Análisis y los Estudios Sociales y los autores, 2003.
- IZU BELLOSO, M. J., «Los conceptos de orden público y seguridad ciudadana tras la Constitución de 1978», en Revista Española de Derecho Administrativo, núm. 8, 1988.
- JIMENA QUESADA, L., La Europa social y democrática de derecho, Ed. Dykinson, Madrid, 1997.

- JÍMENEZ DÍAZ, J., Seguridad ciudadana y Derecho penal, Ed. Dykinson, Madrid, 2006.
- JORDAN VILLACAMPA, M., «La tolerancia en la sociedad actual: el ámbito de la tolerancia en el ordenamiento jurídico vigente», en Cuadernos Constitucionales de la Cátedra Fadrique Furió Ceriol, n° 16, 1997.
- JULIUS CAMPOSANO, A., La globalización ilustrada, Ed. Dykinson, Cuadernos “Bartolomé de las Casas”, Madrid, 2003.
- GASPER, DES. “Securing Humanity – Situating the Human Security discourse” Documento para la 4ª Conferencia sobre el Enfoque de Capacidad, Universidad de Pavia, septiembre de 2004.
- GIDDENS, A. La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración. Buenos Aires, Amorrortu, 1995.
- GIDDENS; A., Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas, Taurus, Madrid, 2000.
- KRIELE, M., Introducción a la teoría del Estado. Fundamentos históricos de la legitimidad del Estado constitucional democrático, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1980.
- LÓPEZ CERREZO, J. A., y LUJÁN, J. L., Ciencia y política del riesgo, Ed. Alianza, Madrid, 2006.
- LÓPEZ-NIETO y MALLO, Seguridad ciudadana y orden público, Ed. Gráfica, Madrid, 1992.
- MANUEL OSSORIO: Dicc. de Ciencias Jurídicas Políticas y sociales, Editorial: HELIASTA, Buenos Aires – Argentina, 2002.
- MARTÍN RETORTILLO BAQUER, L., El orden público como límite-impreciso y creciente- del ejercicio de los derechos, Ed. Civitas, Madrid.
- MARTÍN RETORTILLO BAQUER, L., La cláusula de orden público como límite – impreciso y creciente – del ejercicio de los derechos. Ed. Civitas, Madrid, 1975.
- MARTÍN RETORTILLO, L., «Notas para la historia de la noción de orden público», en: Revista Española de Derecho Administrativo, núm 36, 1983.

- MENDOZA BREMAUNTZ, E., Delincuencia global, Ed. M.E.L., Córdoba, 2005.
- MENDONZA BUERGO, B., El derecho penal en la sociedad del riesgo, Ed. Civitas, Madrid, 2001.
- MENDOZA BUERGO, B., «Gestión del riesgo y política criminal de seguridad en la sociedad del riesgo», en La Seguridad en la sociedad del riesgo. Un debate abierto, Ed. Atelier, Barcelona, 2003.
- MORIN, E. Los siete saberes fundamentales para la educación del futuro .UNESCO, Francia, 1999.
- MUÑOZ CONDE, FRANCISCO. Derecho penal, “Parte Especial”, 8º ed. Tirant lo Blanch, Valencia. 1991.
- NACIONES UNIDAS, Consejo Económico y Social: Propuesta de Marco estratégico 2006- 2007. ONU. 2004.
- NUSSBAUM, M. La fragilidad del bien, Visor, Madrid, 1995.
- NUSSBAUM, M. “Sentimientos sin fronteras”. Universidad de Navarra, 2000.
- NUSSBAUM, M. El cultivo de la humanidad, Editorial Andrés Bello, Barcelona. 2001.
- NUSSBAUM, M. La terapia del deseo. Teoría y práctica en la ética helenística, Piados, Barcelona. 2003.
- PAINE, T. "Derechos del Hombre" Alianza Ed. Madrid, 1984
- PAREJO ALFONSO, L.; DROMI, R., Seguridad pública y Derecho administrativo, Marcial Pons, Madrid, 2001.
- PELLISÉ PRATS, B., «Nueva enciclopedia jurídica», Voz orden Público, Tomo XV, Ed. Francisco Seix, Barcelona, 1986.
- PECES BARBA, G., Libertad, poder, soáalismo, Ed. Civitas, 1978.
- PLANET ROBLES, S., «Políticas de seguridad y prevención en el Estado Español en materia de delincuencia organizada», en: La seguridad en la sociedad del riesgo. Un debate abierto, AAVV, Colección Políticas de Seguridad, Barcelona, 2003.
- Pérez Salas, Gabriel: Seguridad de la cadena logística en Chile, CEPAL- Naciones Unidas, Martes, 29 Octubre 2013



- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD: Venciendo el temor: (in) seguridad ciudadana y desarrollo humano en Costa Rica, Informe Nacional de Desarrollo Humano 2005. San José: PNUD.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD: “El nuevo rostro de Bolivia TRANSFORMACIÓN SOCIAL Y METROPOLIZACIÓN”, La Paz – Bolivia, Diciembre de 2015.
- PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo): Informe sobre desarrollo humano 1994: Nuevas dimensiones de la seguridad humana, Fondo de Cultura Económica, México. 1994.
- POSADA HERRERA, J., Lecciones de Derecho Administrativo, Tomo II, Ed. INAP, Madrid, 1978.
- RECASENS BRUNET, A., «Políticas de seguridad y prevención en el Estado español», en: Revista Cataluña de Seguridad Pública, n° 11, 2002, Barcelona. 2002.
- RUIZ-GIMENEZ CORTÉS, J., Artículo 10, derechos fundamentales de la persona, en Comentarios a la Constitución española, Vol. I, Madrid.
- ROBERT, P., El ciudadano, el delito y el Estado, Colección Políticas de Seguridad, Ed. Atelier, Barcelona, 2003.
- RODRIGUEZ DE VESA, JOSE M. Derecho penal español, “Parte Especial”, Madrid, 1980.
- RODRÍGUEZ MOURULLO, G.; y JORGE BARREIRO A., Comentarios al Código Penal, Civitas, Madrid, 1997.
- SAINZ MORENO, F., Conceptos jurídicos, interpretación y discrecionalidad, Civitas, Madrid, 1976.
- SANZ MULAS, N., Alternativas a la pena privativa de libertad. Análisis crítico y perspectivas de futuro en las realidades española y centroamericana, Ed. Colex, Madrid, 2000.
- SANZ MULAS, N., «La actual política criminal en España», en Revista Politeia, Año I, Portugal, 2004.

- TAVARES, J., «Globalización, derecho penal y seguridad pública», en Derecho penal y política transnacional, BACIGALUPO, S., / CANCIO MELIÁ (Coords.), Ed. Atelier, Madrid, 2005.
- UNESCO: Estrategia de plazo medio 2002-2007. UNESCO. 2002.
- VELASCO CABALLERO, F., «Inmigración y policía administrativa de seguridad», en: Revista Cataluña de Seguridad Pública, nº 17, Barcelona, 2006.
- VIVES ANTON, T., Comentarios al Código penal, Vol. II, Tirant lo blanc, Valencia, 1996.
- WOLFGANG BÖCKENFÖRDE, E., Escritos sobre Derechos Fundamentales, Trad. Juan Luis Requejo Pagés e Ignacio Villaverde Menéndez, Ed. Depalma, Buenos Aires, 2001.

**Noticias periodísticas consultadas:**

- ATB: Asalto a bus que se dirigía a Iquique, Chile, deja una persona muerta, ATB Noticias, La Paz - Lunes, 15 / Dic / 2014.
- ABI: “El índice de criminalidad en Bolivia creció un 70%” La Paz – Bolivia 18 Abril, 2016
- El Diario: Atraco a bus deja un fallecido, Sociedad, La Paz, 16 de Diciembre de 2014
- La Voz: Terror en carretera! Asaltan un bus, hay un muerto y heridos, Policial, La Paz, Diciembre de 2014.
- La Opinión: Delincuentes usan transporte público para operar, Seguridad; Por Marcela, La Paz – Bolivia, Martes 10 de julio de 2012.
- La Prensa: La delincuencia crece 4 por ciento en el país, Por Roberto Charca H. - La Prensa: Seguridad, La paz – Bolivia, 22 de noviembre de 2011.
- La Razón: Cogotos operan en nueve rutas de la ciudad de La Paz y El Alto, Ciudades; Delincuencia, Por: Micaela Villa, La Paz – Bolivia, 27 de mayo de 2012.

### **Páginas web Consultadas:**

- SALINAS ESCOBAR, M. /HOECKER, L., «La seguridad pública desde la perspectiva de la seguridad humana», 2002, p.2 (<http://www.ilgov.org/seguridad/>).
- RAMPHELE, M. Reply. Seminnar at the National Council for Research on Women. 2004. Revisado en: [[www.ncrw.org/interest/bernstein\\_remarks.htm](http://www.ncrw.org/interest/bernstein_remarks.htm)]
- BIBLIOGRAFÍA EN SEGURIDAD HUMANA, Harvard Program on Humanitarian Policy and Conflict Research; revisado en: <http://www.hsph.harvard.edu/hpcr/events/hsworkshop/bibliography.pdf>
- NACIONES UNIDAS, Comisión Económico y Social para Asia y el Pacífico (2004), Gender and human security. ONU. Revisado en: [<http://www.unescap.org/esid/GAD/Issues/Humansecurity/index.asp>]
- BUNCH, CH.: A Feminist Human Rights Lens on Human Security, Center for Women's Global Leadership, 2004. Revisado en: [<http://www.cwgl.rutgers.edu>]
- ZEITLIN, J; MPOUMOU, D. “No hay seguridad humana sin igualdad de genero”, Women's Environment & Development Organization (WEDO), SocialWatch, 2004. Revisado en: [<http://www.socwatch.org.uy/es/informesTematicos/81.html>]

### **Normativa Consultada:**

- Gaceta Oficial de Bolivia: Constitución Política del Estado Plurinacional, Ley de 07 de febrero de 2009, Estado Plurinacional de Bolivia, 2009.
- Gaceta Oficial de Bolivia: Ley General de Transporte, Ley 165, de 16 de agosto, 2011, Estado Plurinacional de Bolivia, 2011.
- Gaceta Oficial de Bolivia: Ley 264, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana Para Una Vida Segura, de 31 julio, 2012, Estado Plurinacional de Bolivia, 2012.

- Gaceta Oficial de Bolivia: Ley 453, Ley General de los Derechos de las Usuarias y los Usuarios y de las Consumidoras y los Consumidores, de 4 Diciembre, 2013, Estado Plurinacional de Bolivia, 2013.
- Gaceta Oficial de Bolivia: Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18 de diciembre de 2008, Estado Plurinacional de Bolivia, 2008.

# **ANEXO**

