

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

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



MEMORIA LABORAL

(Para optar el Título Académico de Licenciatura en derecho)

**“NORMATIVA ESPECÍFICA PARA EL INGRESO
A SINDICATOS A CHOFERES DE LA CIUDAD
DE LA PAZ Y EL ALTO”**

POSTULANTE: FAUSTINO MAMANI CHAMBI

TUTOR: Dr. CONSTANTINO ESCOBAR ALCON

La Paz – Bolivia
2023

DEDICATORIA

Dedico esta Monografía a mi familia, pilar fundamental de mi vida. Este trabajo representa el fruto de esfuerzo y dedicación, pero también es un reflejo del amor y apoyo que ustedes me brindan constantemente.

RESUMEN

La normativa para el ingreso a los sindicatos de choferes en La Paz y El Alto se enfoca en regular la afiliación de conductores de transporte público, destacando la importancia del trato al usuario. Este enfoque responde a la necesidad de establecer un marco legal que garantice la efectividad de estos sindicatos y mejore la gestión de los servicios de transporte público en ambas ciudades, beneficiando a los usuarios y la comunidad en general.

Para lograrlo, se empleó una metodología cualitativa que incluyó entrevistas con figuras clave, como presidentes de sindicatos y secretarios generales de los 4 sindicatos de transporte público de la ciudad de La Paz y El Alto. Estas entrevistas proporcionaron información esencial para la formulación de una propuesta de ley destinada a mejorar el sector del transporte y beneficiar a la población.

La propuesta se basó en la percepción y la realidad social de las autoridades del gremio de transporte de La Paz y El Alto. Incluye disposiciones relacionadas con la resolución de conflictos, elecciones sindicales, trato al usuario y representación de conductores ante autoridades locales y nacionales, buscando establecer un equilibrio justo y eficiente en el sistema de transporte público. Esto garantiza la protección de los intereses de los usuarios y la mejora de la calidad de los servicios, en última instancia beneficiando a la comunidad.

En resumen, la normativa para los sindicatos de choferes en La Paz y El Alto es una iniciativa esencial que regula la afiliación de conductores de transporte público, con un enfoque en el trato al usuario. Esta regulación busca mejorar la calidad de los servicios, asegurando que los sindicatos operen eficazmente y promuevan una relación más sólida entre los sindicatos y los usuarios.

Palabras Clave: Sindicatos, Normativa, Choferes

ÍNDICE

RESUMEN	ii
INTRODUCCIÓN.....	vi
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	1
1.1. Motivación.....	1
1.2. Identificación del Problema.....	2
1.3. Objetivos.....	4
1.3.1. Objetivos Generales.....	4
1.3.2. Objetivos Específicos	4
1.4. Método de la Investigación	4
1.4.1. Método.....	4
1.4.2. Diseño de la Investigación.....	4
1.4.3. Tipo de Investigación	5
1.5. Técnicas de Investigación.....	5
1.5.1. Instrumento de Investigación.....	5
CAPITULO I.....	7
SECCIÓN DIAGNÓSTICA.....	7
1.1. Antecedentes Históricos del Problema	7
1.2. Contexto Social	7
1.3. Contexto Económico	7
1.4. Contexto Jurídico.....	7
1.5. Naturaleza Jurídica del Problema	8
1.6. Estructura y Funcionalidad y Tendencia del Problema	9
CAPITULO II.....	11
SELECCIÓN PROPOSITIVA	11
2.1. Fundamentos Teóricos.....	11
2.1.1. Teorías Sobre Derecho de Asociación Sindical	11
2.1.2. Teorías Sobre Seguridad y Educación Vial.....	16
2.2. Fundamentos Conceptuales	19
2.2.1. Sindicatos	19
2.2.2. Transporte.....	20

2.2.3. Minibuses	21
2.2.4. Buses.....	22
2.2.5. Choferes.....	23
2.2.6. Trato así al Publico.....	24
2.2.7. Transporte Público.....	25
2.3. Fundamentos Doctrinales	26
2.3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.....	26
2.3.2. Gobierno Municipal de La Paz.....	28
2.3.3. Gobierno Municipal de la Ciudad Del Alto	30
2.4. Relación del contexto y los fundamentos jurídicos.....	31
CAPITULO III	33
SECCIÓN CONCLUSIVA	33
3. Fundamentos de la Estructura de la Solución del Problema	33
3.1. Históricos.....	33
3.1.1. Historia del Trasporte Sindical.....	35
3.2. Estructurales	37
3.3. Coyunturales.....	40
3.4. Actual	41
3.5. Criterios de Priorización y Evaluación.....	43
3.6. Indicadores de Impacto Social y Jurídico.....	44
3.7. Resultados de la Investigación	45
3.7.1. Primera Entrevista	45
3.7.2. Segunda Entrevista.....	47
3.7.3. Tercera Entrevista.....	49
3.7.4. Cuarta Entrevista	50
CAPÍTULO IV	53
PROPUESTA	53
4.1. Descripción de la Propuesta	53
4.2. Dimensión y Alcances de la Propuesta.....	54
4.3. Disposición de Fuentes y Lineamientos de la Viabilidad de la Investigación	55
.....	55

4.3.1. Económicos y Financieros.....	56
4.3.2. Sociales.....	56
4.3.3. Jurídicos.....	56
4.7. Mecanismos Alternativos	57
4.8. Cobertura y Técnicas Ejecutoria.....	58
4.9. Factor Multiplicador y Condición de Vulnerabilidad.....	59
ANEXOS	61
BIBLIOGRAFÍA	66

INTRODUCCIÓN

El transporte público es una parte fundamental de la vida cotidiana en las ciudades de todo el mundo, y en la ciudad de La Paz y El Alto, dos ciudades hermanas en el altiplano boliviano, no son la excepción. El flujo constante de personas que dependen del transporte público para sus desplazamientos diarios plantea desafíos significativos en términos de organización, eficiencia y calidad de servicio. En estas ciudades, como en muchas otras, los sindicatos de choferes desempeñan un papel central en la operación y regulación del transporte público.

El sindicalismo de transporte en la ciudad de La Paz y El Alto es un sistema complejo y arraigado que ha evolucionado a lo largo de décadas. Los sindicatos de choferes tienen la responsabilidad de representar y defender los intereses de sus miembros, los conductores de vehículos de transporte público. Además, juegan un papel esencial en la regulación de las actividades relacionadas con el transporte, como la fijación de tarifas, la asignación de rutas y la supervisión de las condiciones laborales de los conductores.

En este contexto, surge la necesidad de abordar una cuestión crítica de la regulación del ingreso a estos sindicatos y la mejora de los procesos de afiliación. El objetivo de este estudio es proponer una normativa específica que regule los requisitos y procesos de ingreso a los sindicatos de transportistas para choferes de servicio público en La Paz y El Alto durante la gestión 2023.

Esta iniciativa busca analizar la situación actual de la afiliación sindical de los choferes en ambas ciudades para identificar posibles vacíos normativos. También tiene como objetivo establecer requisitos y procesos que faciliten y formalicen el ingreso de choferes a los sindicatos, diseñar mecanismos para garantizar los derechos de los choferes dentro de estas organizaciones y considerar las diferencias y similitudes necesarias en la normativa para La Paz y El Alto, teniendo en cuenta sus realidades específicas.

Históricamente, los sindicatos de choferes en Bolivia han desempeñado un papel importante en la lucha por los derechos laborales y la defensa de los intereses de los conductores de transporte público. Sin embargo, la falta de una normativa específica para

regular la afiliación sindical y los procesos de ingreso ha generado desafíos y problemas en la operación de estos sindicatos.

Para comprender completamente la complejidad de esta cuestión, es esencial explorar los antecedentes históricos que han dado forma a los sindicatos de choferes en La Paz y El Alto. Además, es crucial analizar la situación actual de estos sindicatos y su relación con los conductores y la comunidad en general.

El transporte público es una parte vital de la vida urbana en La Paz y El Alto. Millones de personas confían en estos servicios para acceder a sus trabajos, escuelas y servicios médicos. Por lo tanto, la regulación efectiva del transporte público y la afiliación sindical de los choferes son cuestiones de importancia crítica para la calidad de vida de la población.

En este estudio, se llevarán a cabo entrevistas con actores clave, como representantes de sindicatos de choferes, para recabar información valiosa sobre la situación actual y las perspectivas de mejora en la regulación del transporte público y la afiliación sindical en La Paz y El Alto.

A medida que avanzamos en este análisis, será esencial considerar no solo los aspectos legales y normativos, sino también las implicaciones sociales y económicas de cualquier cambio propuesto. El objetivo final es contribuir a la creación de una propuesta y regulaciones que beneficien tanto a los choferes como a los usuarios, beneficiando a ambos sectores para mejorar la calidad del servicio, tanto de trato y garantizando condiciones de igualdad. Este estudio representa un paso importante hacia ese objetivo, que es esencial para el desarrollo sostenible y la prosperidad de ciudad de La Paz y El Alto.

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1.1. Motivación

Los sindicatos de transportistas cumplen un rol fundamental en la organización del servicio de transporte público y la defensa de los derechos e intereses de los choferes en las ciudades de La Paz y El Alto. Sin embargo, en la actualidad no existe una normativa clara y específica que regule los requisitos y procesos para el ingreso de choferes a estas organizaciones y diferentes sindicatos. Esta situación genera varios problemas que motivan la necesidad de establecer una regulación adecuada.

Uno de los principales problemas es la falta de formalización y transparencia en el proceso de afiliación. Al no existir requisitos claros ni un procedimiento definido, el ingreso de choferes a los sindicatos con frecuencia se da de manera informal y discrecional por parte de los dirigentes. Esto abre la puerta a prácticas irregulares como el padrinazgo, el cobro de cuotas indebidas y la exclusión de trabajadores por motivos políticos o arbitrarios.

Asimismo, la ausencia de una normativa provoca que no exista uniformidad en los procesos de admisión entre los diferentes sindicatos, lo cual puede derivar en trato discriminatorio y desigualdades en las condiciones de ingreso de los choferes según su lugar de trabajo. Tampoco existe garantía de que se respeten los derechos de los trabajadores que desean afiliarse.

Otro problema latente es la proliferación de organizaciones sindicales informales o no reconocidas legalmente, que suelen caracterizarse por prácticas abusivas como el cobro excesivo de cuotas o el manejo poco transparente de los recursos. Una regulación adecuada podría facilitar la formalización y supervisión de estas organizaciones.

Asimismo, la falta de un marco normativo dificulta la resolución de controversias cuando se niega el ingreso a algún chofer o se presentan conflictos internos en los procesos de afiliación. Los trabajadores no tienen procedimientos claros para exigir sus derechos.

Considerando esta problemática, es indispensable proponer una normativa que establezca requisitos justos y transparentes para facilitar el ingreso voluntario de los

choferes a los sindicatos, garantizando su derecho de asociación. Asimismo, es necesario regular procedimientos que aporten igualdad de condiciones, prohibición de discriminación y mecanismos de impugnación y supervisión de los procesos de afiliación sindical.

La nueva normativa debe basarse en el diálogo y consenso entre autoridades, organizaciones sindicales y representantes de los choferes. Las propuestas y perspectivas de los propios trabajadores deben ser tomadas en cuenta.

El impacto positivo de implementar una regulación en este campo sería mejorar la formalización, organización democrática y defensa de derechos de los choferes a través del fortalecimiento institucional de sus sindicatos. También aumentaría la transparencia y agilizaría la resolución de conflictos.

1.2. Identificación del Problema

La afiliación sindical de los choferes de transporte público en La Paz y El Alto actualmente presenta diversas problemáticas que evidencian la necesidad de establecer una regulación específica en este ámbito.

Uno de los principales problemas es la discrecionalidad y falta de transparencia en los procesos de admisión de nuevos afiliados a los sindicatos, dado que no existen procedimientos formales ni requisitos claramente establecidos. Esto se presta para prácticas irregulares como el padrinazgo, el cobro indebido de cuotas, tramitación preferencial pagada o la exclusión de trabajadores por motivos políticos, arbitrarios o discriminatorios.

Otra dificultad latente es la proliferación de organizaciones sindicales informales o no registradas legalmente, que no cuentan con personería jurídica. Esto se asocia frecuentemente a irregularidades como el manejo poco transparente de los recursos de los afiliados o el cobro excesivo de cuotas.

Además, al no haber una normativa unificada, cada sindicato aplica requisitos de ingreso diferentes y tiene sus propios procedimientos internos. Esto crea desigualdades entre organizaciones y confusiones entre los choferes. Incluso se generan conflictos cuando choferes intentan cambiar de un sindicato a otro con reglas distintas.

La falta de regulación también dificulta la resolución de controversias cuando algún chofer ve vulnerado su derecho de asociación al negársele la afiliación o al ocurrir irregularidades en su proceso de ingreso a algún sindicato. No existen procedimientos definidos para presentar reclamos o apelaciones.

La problemática central que motiva la necesidad de una normativa es la existencia de vacíos legales y procedimentales que propician situaciones de discrecionalidad, desigualdad, irregularidades y falta de garantía efectiva del derecho a la sindicalización de los choferes en La Paz y El Alto.

Esta situación vulnera los principios de transparencia, mérito e igualdad de oportunidades que deben regir los procesos de ingreso a cualquier organización, poniendo en desventaja a los propios trabajadores.

Asimismo, la falta de regulación clara debilita a los sindicatos, restándoles institucionalidad, y también dificulta la función reguladora del Estado sobre organizaciones que cumplen un importante rol público en la sociedad, sin mencionar que el trato así el público, como un sistema público debería llevarse dentro de la normativa, clara y de cumplimientos en los diferentes sindicatos de la ciudad de la paz y el alto.

La implementación de regulaciones como estas, surgida del diálogo social, generaría beneficios claves como la formalización de los sindicatos, facilitación para la afiliación, garantía efectiva de derechos para los trabajadores y mayores niveles de equidad, transparencia e institucionalidad en los procesos de ingreso a estas organizaciones que cumplen una función de interés público y también de un óptimo trato con calidad humana así el público en general.

Con todo lo mencionado, formulamos la siguiente pregunta de investigación.

¿Qué aspectos debería contener una propuesta de normativa para regular de manera adecuada los requisitos y procesos de ingreso a sindicatos de transporte para choferes en La Paz y El Alto?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivos Generales

Proponer una normativa para regular los requisitos y procesos de ingreso a los sindicatos de transportistas para choferes de servicio público en La Paz y El Alto durante la gestión 2023.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar la situación actual de la afiliación sindical de los choferes en ambas ciudades para identificar vacíos normativos.
- Establecer requisitos y procesos para facilitar y formalizar el ingreso de choferes a los sindicatos.
- Diseñar una propuesta de ley que este enfocada en la transparencia sindical para mejorar el servicio al usuario.

1.4. Método de la Investigación

1.4.1. Método

Deductivo e Inductivo

La deducción va de lo general a lo particular, mientras que la inducción va de lo particular a lo general. “El método deductivo parte de premisas generales para llegar a conclusiones específicas. El método inductivo utiliza observaciones específicas para generar conclusiones generales” (Bernal, 2010, p. 56).

1.4.2. Diseño de la Investigación

“Los métodos de investigación cualitativa "utilizan la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación" (Hernández Sampieri, 2014).

1.4.3. Tipo de Investigación

Aplicada

La investigación aplicada busca "conocer para hacer, para actuar, para construir, para modificar". Se enfoca en la resolución práctica de problemas" (Hernández Sampieri, 2014).

1.5. Técnicas de Investigación

“La entrevista es una técnica de recolección de datos que implica un diálogo entre el investigador y el entrevistado con el fin de obtener información relevante para la investigación” (Taylor y Bogdan, 1986).

Esta técnica cualitativa puede ser de utilidad en nuestra investigación para conocer desde una perspectiva subjetiva las opiniones y experiencias de los choferes respecto al proceso de ingreso a los sindicatos de transporte público en La Paz y El Alto. Mediante entrevistas semiestructuradas podríamos abordar temas como: los requisitos y procedimientos que enfrentan los postulantes para ingresar a los sindicatos, su percepción sobre la transparencia o irregularidades en dichos procesos, las motivaciones para buscar la afiliación sindical, las ventajas y beneficios que esperan obtener, y sus opiniones sobre posibles mejoras en la normativa o institucionalidad reguladora de este proceso de ingreso.

11.1. Instrumento de Investigación

“La guía de entrevista es un instrumento que sirve para orientar al investigador durante la realización de entrevistas cualitativas” (Vallés, 1999, p. 123).

La guía es un esquema con los temas, subtemas y algunas preguntas sugeridas que deben tratarse en la entrevista semiestructurada. Sirve de apoyo al entrevistador para abordar todos los puntos relevantes al estudio manteniendo la conversación focalizada, sin limitar la naturalidad y apertura del diálogo.

La guía para entrevistas a dirigentes sindicales podría contemplar secciones sobre: funcionamiento organizativo del sindicato, visión del sindicato sobre la regulación estatal,

descripción del proceso de admisión de nuevos afiliados, trato así los usuarios, razonamiento sobre requisitos exigidos, opinión sobre modificaciones legales al proceso de ingreso, y propuestas del sindicato para mejorar la normativa. Y para autoridades, abordar: evaluación sobre regulación actual, uso de facultades de fiscalización, detección de irregularidades, propuestas de políticas públicas en esta materia, entre otros tópicos.

CAPITULO I

SECCIÓN DIAGNÓSTICA

1.1. Antecedentes Históricos del Problema

1.2. Contexto Social

- La Paz y El Alto tienen una larga tradición sindical en el sector transporte, con sindicatos que agrupan a miles de afiliados choferes. Sin embargo, persisten problemas como la informalidad, choferes no afiliados y pugnas internas.
- Existe precariedad laboral para muchos choferes, sin acceso a seguridad social ni estabilidad. Esto dificulta su afiliación a sindicatos.
- Hay discriminación y exclusión de algunos sectores (mujeres, jóvenes, migrantes) para incorporarse a sindicatos.

1.3. Contexto Económico

- La crisis del transporte público en ambas ciudades impacta en los ingresos de los choferes. Muchos tienen jornadas extenuantes por la baja rentabilidad.
- Pese a los problemas, el transporte sigue siendo fuente importante de empleo, especialmente para sectores de bajos ingresos y escolaridad.
- La competencia informal, los elevados costos operativos y la antigüedad del parque automotor afectan la situación de los choferes afiliados a sindicatos.

1.4. Contexto Jurídico

- La Constitución Política del Estado reconoce el derecho a la sindicación de los trabajadores. Pero no hay normativa específica para el sector transporte.
- La Ley General del Trabajo regula aspectos sindicales pero su aplicación es compleja en el transporte, al ser trabajadores por cuenta propia en su mayoría.

- Existen vacíos sobre requisitos y procesos para el ingreso a sindicatos de transporte. También sobre cómo garantizar los derechos de choferes ya afiliados.

1.5. Naturaleza Jurídica del Problema

La afiliación sindical de los trabajadores del transporte público en La Paz y El Alto adolece de vacíos legales que dificultan el ejercicio pleno de este derecho. Si bien la Constitución Política del Estado establece que "Se reconoce y garantiza el derecho a la sindicalización como medio de defensa, representación, asistencia, educación y cultura de los trabajadores del campo y de la ciudad" (Asamblea Constituyente, 2009), no existen normas específicas que regulen este proceso para el sector transporte, generando incertidumbre jurídica.

La Ley General del Trabajo sólo menciona de manera somera que "Los trabajadores y empleadores, sin ninguna distinción y sin necesidad de autorización previa, tienen el derecho de constituir libremente las organizaciones sindicales que estimen conveniente" (Asamblea Legislativa Plurinacional, 1939/2014, p. 10). Pero al tratarse los choferes de trabajadores por cuenta propia mayoritariamente, se dificulta la aplicación efectiva de estas disposiciones.

Según Arze y Rossel (2013), "El sector del transporte público en La Paz y El Alto está conformado en su gran mayoría por trabajadores por cuenta propia que prestan sus servicios de manera independiente, pero subordinados informalmente a los sindicatos" (p. 121). Esta particular situación laboral genera vacíos sobre el procedimiento que deben seguir los choferes para afiliarse a las organizaciones sindicales de transportistas.

Además, no se ha regulado adecuadamente los derechos y obligaciones de los afiliados, así como las instancias de participación interna. Como señala López (2018) "Los sindicatos de transporte público (...) adolecen de mecanismos democráticos para la elección de sus directivas y rendición de cuentas de su gestión" (p. 215). Esta problemática jurídica dificulta que los choferes sientan que su afiliación contribuye a mejorar sus condiciones laborales.

La falta de un marco normativo claro y específico sobre los procesos de ingreso, derechos y participación en los sindicatos del transporte constituye un vacío legal que debe ser abordado para garantizar el derecho efectivo de sindicalización de los choferes en La Paz y El Alto.

1.6. Estructura y Funcionalidad y Tendencia del Problema

La estructura del problema del ingreso a sindicatos de transporte tiene que ver con la composición segmentada de este sector laboral. Los choferes son mayormente trabajadores por cuenta propia, sin relación de dependencia con las organizaciones sindicales a las que se afilian (Arze & Rossel, 2013). Esto dificulta la aplicación de la normativa laboral existente para regular dichas afiliaciones.

En cuanto a la funcionalidad, este problema genera incertidumbre en los requisitos y procesos de ingreso de los choferes a los sindicatos, restándoles transparencia y dificultando el ejercicio de sus derechos como afiliados. También propicia prácticas discrecionales por parte de las dirigencias sindicales (López, 2018).

Las principales tendencias observadas son: incremento de la afiliación informal, pérdida de credibilidad en los sindicatos e inequidad en el acceso para ciertos sectores (mujeres, jóvenes). De persistir esta problemática, se espera un debilitamiento de la representatividad e institucionalidad de estas organizaciones.

Entre los problemas centrales a abordar están:

- Vacíos legales sobre requisitos y procesos de afiliación sindical en el sector transporte.
- Falta de regulación de derechos, obligaciones y participación de afiliados.
- Discrecionalidad en el acceso a sindicatos para algunos grupos de choferes.
- Carencia de mecanismos transparentes de elección de representantes.

Para resolver esta problemática es clave una normativa integral, que jerarquice la formalización de las afiliaciones, la equidad de género y generacional en el acceso, y la

democratización interna de los sindicatos. Asimismo, campañas de información y programas de formación sobre derechos sindicales.

CAPITULO II

SELECCIÓN PROPOSITIVA

2.1. Fundamentos Teóricos

2.1.1. Teorías Sobre Derecho de Asociación Sindical

Uno de los elementos centrales dentro de la regulación del trabajo es el derecho de los trabajadores a asociarse libremente en sindicatos. Existen diversas teorías que analizan y explican la importancia de garantizar este derecho fundamental.

Según plantea la Teoría de la Justicia Social de John Rawls (1971), las libertades básicas de los ciudadanos, incluyendo la libertad sindical, deben ser protegidas por un Estado Social de Derecho. Rawls argumenta que la justicia requiere que todas las personas tengan igual derecho a organizarse para defender sus intereses. Limitar la libertad sindical atenta contra la equidad.

Por su parte, Nozick (1974) desde una perspectiva libertaria indica que el derecho de asociación voluntaria es inviolable y no puede ser coartado por el Estado. El individuo tiene soberanía sobre sus decisiones siempre que no viole derechos de terceros. Así, la libertad de agremiación sindical se justifica éticamente como decisión individual.

Otra perspectiva es la Teoría de la Elección Pública de Buchanan (1984), la cual plantea que el Estado debe corregir fallos de mercado que generan desigualdad entre empleadores y trabajadores. La libre sindicalización equilibra esa asimetría permitiendo negociaciones colectivas justas sobre salarios y condiciones laborales.

Desde el institucionalismo histórico, Thelen (2004) analiza cómo las normas laborales se configuran en cada contexto. Explica que los sindicatos emergieron históricamente por las demandas de derechos de los trabajadores, por lo que su institucionalización es clave para equilibrar el poder frente a los empleadores.

La Teoría de Sistemas Sociales de Luhmann (2007) concibe a los sindicatos como importantes mecanismos de representación de intereses de los trabajadores dentro del

sistema político. Su reconocimiento legal resulta funcional para que los trabajadores procesen sus demandas colectivas.

Prieto (2020) desde el Trabajo Decente de la OIT plantea que la libre sindicalización es un componente esencial para garantizar condiciones laborales justas y dignas. Los Estados deben promover activamente este derecho para apuntalar el trabajo decente.

Desde diversos enfoques teóricos se resalta la relevancia de garantizar efectivamente la libertad sindical de los trabajadores. Esta resulta indispensable para contrarrestar asimetrías, institucionalizar demandas laborales, dar representatividad a los trabajadores y generar condiciones de trabajo decente. En ese marco se inscribe el debate sobre la regulación del derecho de sindicalización de los choferes de transporte público.

2.1.1.1. Teorías Sobre Regulación de Organizaciones Públicas.

La regulación de organizaciones que proveen servicios públicos es un tema clave dentro de la gestión estatal y el desarrollo de políticas públicas. Existen diversas teorías que analizan cómo y por qué el Estado debe regular a estos actores.

Desde el Public Choice de Buchanan (1984), se plantea que el Estado debe corregir fallos regulatorios y supervisar estrechamente a las empresas de servicios públicos para asegurar eficiencia y evitar abusos monopólicos en perjuicio de los ciudadanos.

La Teoría de la Captura Regulatoria de Laffont and Tirole (1991) señala riesgos de que el regulador sea “capturado” por los intereses de las empresas reguladas. Para evitarlo se requiere que la regulación mantenga autonomía y mecanismos de rendición de cuentas frente a grupos de interés.

Stigler (1971) aporta con la Teoría Económica de la Regulación, centrada en analizar los incentivos de los grupos de interés en influir en las regulaciones estatales para beneficiarse, incluso a costa del bienestar social. El Estado debe diseñar regulaciones neutras que no sean capturadas por grupos particulares.

Desde la Nueva Gestión Pública, Osborne y Gaebler (1992) plantean aplicar principios empresariales a la regulación de servicios públicos, promoviendo la competencia y evaluando resultados. No obstante, se critica el enfoque excesivo en eficiencia económica sin considerar aspectos sociales.

La Teoría de la Respuesta Regulatoria de Mitnick (1980) enfatiza que la regulación emerge y se transforma en respuesta a crisis y demandas ciudadanas. Esto implica un proceso dinámico de ajuste entre reguladores, empresas y grupos sociales.

Majone (1994) analiza la regulación como un instrumento de política pública basado en el conocimiento experto y la modificación de incentivos. Una regulación inteligente combina análisis técnico con participación de actores para generar normas socialmente óptimas.

En todos estos enfoques se plantea la necesidad de que el Estado regule adecuadamente la provisión de los servicios públicos, aplicando principios de autonomía, rendición de cuentas, interés general, conocimiento experto y participación ciudadana. Estos elementos teóricos nutren el análisis sobre regulación de organizaciones de choferes de transporte público.

2.1.1.2. El Estado y las Organizaciones Sociales

La relación entre el Estado y las organizaciones de la sociedad civil es un tema clave dentro de la sociología y la ciencia política. Diversas teorías analizan cómo se configura esta interacción y sus implicaciones.

Desde el enfoque pluralista de Dahl (1985), el poder del Estado es limitado por el accionar de grupos de interés como sindicatos, asociaciones empresariales y organizaciones sociales. Esto genera un sistema de pesos y contrapesos que equilibra las relaciones Estado-sociedad.

Por su parte, Offe (1990) plantea que los movimientos sociales ejercen presión sobre el Estado para ampliar derechos ciudadanos y reformar instituciones excluyentes. Las organizaciones populares cumplen un rol democratizador frente a las estructuras estatales.

La perspectiva neocorporativista de Schmitter (1992) analiza cómo ciertas organizaciones poderosas logran una posición privilegiada de representación de intereses frente al Estado, configurando un corporativismo sociopolítico con fuerte influencia en las políticas públicas.

Los teóricos neomarxistas como Poulantzas (1979) sostienen que el Estado representa intereses de las elites, por lo que mantiene relaciones conflictivas con las organizaciones populares, cuya acción colectiva busca transformar las estructuras estatales dominadas por el capital.

Desde el institucionalismo histórico, Thelen (2004) explica que las organizaciones sociales han logrado incidir históricamente en la formación de instituciones públicas, mediante la negociación y la presión social. Sin embargo, advierte riesgos de coaliciones distorsionadas entre grupos de interés y funcionarios estatales.

La interacción Estado organizaciones sociales es dinámica y conflictiva. Las teorías plantean riesgos de desequilibrios, pero también el potencial democratizador de la participación organizada de la sociedad civil. Este marco contribuye a analizar vínculos entre el Estado y sindicatos de transporte público.

2.1.1.3. Teorías de Relaciones Laborales

Las relaciones laborales son un tema ampliamente estudiado desde diversas teorías sociales y económicas. Estas teorías analizan la interacción entre trabajadores, empleadores y el Estado en torno a las condiciones de trabajo.

La Teoría de Sistemas de Dunlop (1958) concibe las relaciones laborales como un sistema que vincula actores, contextos y procesos de interacción orientados a establecer normas laborales. Explica que este sistema se ve afectado por factores tecnológicos, de mercado, de poder y culturales.

Desde la Teoría del Conflicto, autores como Dahrendorf (1959) ven las relaciones laborales como una arena de conflicto estructural entre capital-trabajo debido a la

divergencia de intereses. Los sindicatos emergen como vehículos de los trabajadores para equilibrar el poder frente a los empleadores dentro de esta relación antagónica.

La Teoría de la Segmentación de Piore (1975) analiza cómo se generan segmentos con distintas condiciones laborales dentro de un mismo mercado de trabajo, dividido entre un sector primario, uno secundario y un sector informal. Esto configura diversos tipos de relaciones laborales según el segmento.

Por su parte, la Teoría de la Regulación de Boyer (1986) estudia cómo las relaciones laborales están moldeadas por formas históricas de regulación de la economía y compromisos institucionalizados entre capital, trabajo y Estado. Las regulaciones laborales reflejan estas relaciones sociales.

Desde la perspectiva institucionalista de Kochan (1998), las relaciones laborales están insertas en marcos institucionales que proveen reglas formales e informales. Su evolución depende de cómo los actores se relacionan dentro de estos marcos que confieren poder, roles y lógicas particulares.

Las teorías de relaciones laborales proveen claves analíticas para examinar la interacción entre trabajadores organizados, empleadores y el Estado en la definición de las condiciones laborales. Aportan enfoques estructurales, dinámicos e institucionales útiles para analizar casos como el de los choferes sindicalizados.

2.1.1.4. Sindicatos

Los sindicatos como formas de organización de trabajadores han sido ampliamente abordados desde diversas teorías sociales y laborales. Estas explican su surgimiento, roles y dinámicas en las relaciones laborales.

Desde la perspectiva marxista, los sindicatos emergen como respuesta de la clase trabajadora a la explotación capitalista, explica Hyman (1975). Cumplen un rol contestatario para representar demandas e intereses de los trabajadores que el sistema excluye.

La Teoría del Intercambio Político analizada por Flanders (1975) concibe a los sindicatos como grupos de interés que negocian e intercambian apoyo político a cambio de beneficios para sus afiliados, dentro de una arena pluralista de relaciones de poder.

Según la Teoría de la Movilización de Recursos de analistas como Tilly (1978), los sindicatos son el resultado de un proceso histórico de movilización colectiva de los trabajadores y de acumulación de recursos organizativos que les permite ejercer presión y demandas.

Desde el enfoque neocorporativista, Schmitter (1992) plantea que ciertos sindicatos poderosos adquieren un estatus institucional privilegiado de representación de intereses de los trabajadores, configurando un sistema tripartito con el Estado y las organizaciones empresariales.

La Teoría de la Acción Colectiva aplicada a los sindicatos por Kelly (1998) explica que estos proveen incentivos selectivos, para fomentar la afiliación y superar problemas de acción colectiva entre trabajadores dispersos con intereses compartidos.

Desde los diferentes enfoques teóricos se reconoce el rol central de los sindicatos como forma de representación y defensa organizada de los intereses de los trabajadores, a través de diferentes mecanismos y orientaciones. Su estudio aporta claves para analizar casos como el de los sindicatos de transportistas.

2.1.2. Teorías Sobre Seguridad y Educación Vial

La seguridad vial y la educación de conductores son temas estudiados desde diversas perspectivas teóricas. Estas explican factores que inciden en el comportamiento de los conductores y proponen estrategias para mejorar la seguridad vial.

La Teoría Cognitiva Social de Bandura (1986) analiza cómo factores psicológicos y ambientales interactúan en el comportamiento humano. Explica que conductas riesgosas al volante pueden reducirse modelando comportamientos seguros en educación vial.

Rothengatter (1997) aplica la Teoría de Prevención de Accidentes, indicando que la educación vial debe enfocarse en motivar conductas prudentes y seguras internalizando normas y percepción de riesgo. La fiscalización refuerza este efecto disuasivo.

Desde los Modelos de Disuasión, Delhomme et al. (2009) sostienen que la probabilidad real y percibida de ser sancionado por infracciones, influye en el comportamiento del conductor. Los cursos de choferes deben enfatizar estas consecuencias.

La Teoría de Comportamiento Planificado de Ajzen (1991) explica que las intenciones de las personas están formadas por actitudes, normas subjetivas y percepción de control conductual. La educación vial debe incidir en estos factores motivacionales en los conductores.

La OMS (2018) desde un enfoque integral señala que la formación en seguridad vial debe abarcar habilidades prácticas de conducción, conocimientos de normas y énfasis en valores de responsabilidad, empatía y cultura ciudadana.

Las diversas teorías sobre conductores proporcionan claves sobre elementos psicológicos, motivacionales y ambientales que la educación y regulación vial de los choferes profesionales debe considerar para mejorar la seguridad.

2.1.2.1. Conductores

El comportamiento y características de los conductores de vehículos es un tema de estudio relevante desde diversas perspectivas teóricas, dada la incidencia de los factores humanos en la seguridad vial.

Desde la psicología conductual, Rimmö y Åberg (1999) señalan que factores de personalidad como búsqueda de sensaciones, impulsividad y agresividad pueden predecir comportamientos de riesgo en conductores. La selección y formación de conductores debe considerar estos aspectos.

La Teoría Cognitiva explica que limitaciones en habilidades perceptuales y de procesamiento de información por parte de los conductores pueden afectar su desempeño, tal como indica Ranney (1994). Por ello, es clave entrenar y compensar estas habilidades limitadas.

Según la Teoría del Comportamiento Planificado de Azjen (1991), las intenciones y conductas de los choferes están moldeadas por sus actitudes, normas subjetivas y percepción de control. Los programas de formación de conductores deben apuntar a estas variables motivacionales.

Desde la sociología, Meadows (2002) analiza cómo factores sociales como normas culturales, presión de pares y roles inciden en las conductas viales. Los choferes profesionales deben ser formados para resistir influencias negativas.

La perspectiva de género también aporta evidencia de diferencias entre conductores masculinos y femeninos, indica la OMS (2018). Por ejemplo, los varones tienden más al exceso de velocidad, mientras que las mujeres pecarían de exceso de precaución.

Diversos enfoques destacan la relevancia de factores psicológicos, cognitivos, motivacionales, sociales y de género que afectan el comportamiento de los conductores. Una sólida formación debe considerar estos aspectos para mejorar la seguridad vial.

2.1.2.2. Trato al Pasajero

Desde la psicología organizacional, Salgado (2007) indica que el trato al pasajero depende de competencias como manejo de estrés, autocontrol, orientación de servicio y habilidades sociales. La selección y capacitación de conductores debe enfocarse en estas competencias blandas.

La Teoría de Colas aplicada por Larson (1987) destaca la importancia de que los conductores manejen adecuadamente los tiempos de espera, detención en paradas y abordaje de los pasajeros para minimizar estrés y mejorar la percepción del servicio.

Según la Teoría de Marketing de Servicios de Grönroos (1994), la interacción entre el personal de contacto (conductores) y los usuarios (pasajeros) es fundamental para la calidad del servicio. Por ello, un trato cortés y respetuoso hacia los pasajeros es clave.

Desde la perspectiva del Diseño Emocional, Norman (2005) plantea que las interacciones con sistemas y servicios tienen una dimensión emocional crucial. Un trato amable de los choferes genera una experiencia positiva en los pasajeros.

La OIT (2007) desde un enfoque de trabajo decente indica que la calidad de las relaciones humanas entre trabajadores (conductores) y usuarios (pasajeros) debe ser un objetivo central de las políticas de transporte público.

Los diversos enfoques coinciden en la gran relevancia que tiene el trato respetuoso y considerado de los conductores hacia los pasajeros para brindar un servicio de calidad y generar experiencias positivas de viaje.

2.2. Fundamentos Conceptuales

2.2.1. Sindicatos

El concepto de sindicato ha sido abordado desde diversas perspectivas por varios autores a lo largo del tiempo. Una definición clásica es la que plantea Guillermo Cabanellas (1993), quien define al sindicato como una "asociación de trabajadores constituida para la representación y defensa de los intereses de sus miembros". Esta concepción destaca la función esencial de los sindicatos como organismos de representación de los trabajadores y como medio para la defensa colectiva de sus intereses laborales, económicos y sociales.

Otros autores ponen énfasis en el carácter de agrupación libre y autónoma de esta forma organizativa. Como señala Marco Aparicio Wilhelmi (1989), el sindicato es una "asociación autónoma de trabajadores, constituida democráticamente, que utiliza primordialmente sus funciones de representación y defensa de los intereses económicos, sociales y profesionales de sus afiliados". Se subraya aquí la naturaleza democrática, independiente y representativa del sindicato.

Por su parte, Francisco Trillo Párraga (1990) define al sindicato como “una asociación estable de trabajadores, constituida para la representación y defensa de sus intereses”. Coincide en los elementos de representatividad, defensa de intereses y composición por trabajadores, aunque agrega también el carácter “estable” de la organización sindical.

Las conceptualizaciones de diversos expertos se observan puntos en común que caracterizan a los sindicatos: son asociaciones de trabajadores, que se constituyen de forma voluntaria y autónoma, cuyos fines principales son la representación del colectivo de trabajadores en determinado sector o empresa, así como la defensa de sus intereses laborales, económicos, sociales y profesionales, a través de la acción y negociación colectiva.

Esta capacidad representativa y defensora de los derechos e intereses de los trabajadores, de manera colectiva y organizada, es lo que define y dota de sentido a la existencia de los sindicatos como actores fundamentales en el marco de las relaciones laborales y el equilibrio de fuerzas entre el capital y el trabajo asalariado.

2.2.2. Transporte

Uno de los principales autores que ha analizado el concepto de transporte es el economista Jan Oosterhaven, quién en su libro "Transport Costs and the Pattern of Location" (1999), define el transporte como "la actividad que hace posible el movimiento de bienes y personas de un lugar a otro". Esta concepción se enfoca en la función esencial del transporte para conectar distintos nodos a través del traslado físico de carga y pasajeros. (p. 89)

Por su parte el aporte una visión más amplia, señalando que el transporte abarca "todas las operaciones relacionadas con el desplazamiento de cargas y pasajeros, la provisión de vehículos apropiados y de vías de circulación adecuadas, así como su correspondiente administración". Incluye así los elementos logísticos, de infraestructura y gestión. (Ramírez, 2010).

Desde una perspectiva social, el transporte es conceptualizado por Molinero Molinero (1997) como "una actividad al servicio de la comunidad que satisface las necesidades de desplazamiento de la población, como reflejo de su nivel cultural, social y económico". Esta definición destaca la dimensión de servicio público y su relación con las necesidades de movilidad de la sociedad.

El transporte, en sus diferentes modalidades, resulta así un sistema técnico y social fundamental que sienta las bases materiales para la integración territorial, el desarrollo económico y la atención de las necesidades de movilidad de la población, determinantes para su calidad de vida.

2.2.3. Minibuses

El minibús puede definirse como un vehículo de transporte público de tamaño pequeño o mediano, tal como lo indica Román et al (2007) al referirse a este como un "automotor para transporte colectivo de personas, con capacidad de 10 a 30 pasajeros". Comparte características con los buses, pero con dimensiones más reducidas.

El minibús es un "vehículo automotor, de dos ejes, especialmente acondicionado para el transporte colectivo de personas, con capacidad de diez a veinte pasajeros sentados". Señala así el rango típico de capacidad de estas unidades de transporte (Orellana, 2010).

Por su parte, Castro Silva (2008) define al minibús como un "vehículo de transporte terrestre público con capacidad de 10 a 20 pasajeros, de tamaño más pequeño que un microbús convencional, que presta servicios en rutas urbanas y periurbanas". Resalta aquí su ámbito de operación en zonas urbanas. (p. 58)

Las conceptualizaciones de los distintos autores, puede entenderse al minibús como un vehículo de transporte público de tamaño mediano, con capacidad aproximada entre 10 y 30 pasajeros, que opera en rutas urbanas y periurbanas de una ciudad o localidad, brindando servicios de movilidad a la población a menor escala que un autobús convencional.

Se trata de una modalidad de transporte colectivo muy difundida en países emergentes por ser una solución más ágil y de menor costo que los buses grandes para satisfacer la demanda en trayectos cortos o medios en zonas de alta densidad poblacional. Su tamaño facilita la circulación en vías estrechas y su capacidad responde a la cantidad promedio de pasajeros por ruta.

2.2.4. Buses

Los buses han sido un elemento fundamental del transporte público en las ciudades a lo largo de la historia. Según Mattern (2020), los buses son vehículos grandes que transportan pasajeros por rutas establecidas y horarios regulares. Suelen tener capacidad para más de veinte pasajeros sentados y pueden llevar aún más pasajeros de pie. Los buses urbanos comenzaron a operar a mediados del siglo XIX en Europa, expandiéndose luego a Estados Unidos y otras partes del mundo.

Los buses de transporte público cumplen un rol social muy importante, ya que facilitan la movilidad de millones de personas diariamente. Tal como afirma Jaramillo (2021), los sistemas de buses urbanos permiten un desplazamiento más equitativo, beneficiando especialmente a sectores de menores recursos que no pueden acceder a medios de transporte individual. Aunque el transporte en bus a veces se asocia a connotaciones negativas, estudios demuestran los beneficios ambientales y de planificación urbana de un transporte público eficiente en base a buses (Wang y Woo, 2022).

En ciudades como La Paz y El Alto, los buses cumplen un rol primordial para permitir la movilidad de miles de personas. Según datos de Navia (2019), en La Paz operan alrededor de 500 micros (minibuses) en 49 líneas, movilizando aproximadamente a varios pasajeros por día. En El Alto, circulan alrededor de la cantidad parecida de minibuses organizados en sindicatos. Si bien los buses en estas ciudades tienen problemas como sobre cupo y mantenimiento deficiente, siguen siendo la opción más viable para gran parte de la población.

La regulación adecuada del transporte público en buses es clave para que cumpla su función. Como señalan Pojani y Stead (2015), una gobernanza efectiva del sistema de buses

urbanos debe abordar aspectos como la formalización de rutas, renovación de flotas, capacitación de conductores, instalación de paradas oficiales y control de tarifas. La normativa sobre ingreso a sindicatos de choferes también es un elemento relevante para la organización formal del transporte público.

Los buses urbanos cumplen un rol social invaluable facilitando la movilidad de millones de ciudadanos. Pero para que los sistemas de buses funcionen adecuadamente, es necesario regular aspectos como rutas, flotas, paradas, tarifas y el ingreso organizado de los choferes a sindicatos formales. Un transporte público planificado y gobernado apropiadamente en base a buses puede brindar movilidad equitativa y sostenible.

2.2.5. Choferes

Los choferes son las personas que conducen vehículos de transporte público o privado. Según define la RAE (2021), un chofer es "la persona empleada para conducir un automóvil". En el contexto del transporte público urbano, el término chofer se aplica especialmente a los conductores de buses, minibuses y otros vehículos que prestan servicio de movilidad a los ciudadanos. (p. 125)

Los choferes de transporte público cumplen una función esencial para la dinámica de las ciudades, tal como afirma Jaramillo (2020): son quienes literalmente ponen en movimiento a miles de personas que necesitan trasladarse por motivos laborales, educativos, de salud o personales. Su labor como conductores requiere habilidades como conocer las rutas, manejar grandes vehículos, cobrar pasajes, atender a los pasajeros, cumplir horarios, entre otras.

En su mayoría, los choferes de transporte público en ciudades latinoamericanas como La Paz y El Alto trabajan bajo la figura de sindicatos. Como explica Delgado (2022), los sindicatos de choferes surgieron como formas de organización laboral informal ante la falta de un sistema de transporte público planificado por el Estado. Con el tiempo, los sindicatos de choferes se convirtieron en actores poderosos que controlan el servicio de buses y minibuses.

Para ingresar a los sindicatos, los aspirantes a chofer deben cumplir ciertos requisitos y pagos que suelen ser altos, “Esto dificulta la incorporación de nuevos choferes y puede motivar prácticas irregulares en los procesos de admisión a los sindicatos. La regulación formal de estos procesos es un reto pendiente en varias ciudades” (Campos, 2019, p. 89).

Los choferes organizados en sindicatos tienen una influencia fuerte en decisiones sobre rutas, tarifas, circulación de unidades y política pública de transporte urbano. En La Paz y El Alto, sindicatos poderosos han protagonizado conflictos y medidas de presión ante intentos de reformar el sistema de transporte público, indica Córdova (2021). Los choferes defienden su fuente laboral, aunque se reconoce la necesidad de ordenar el sector con una institucionalidad más sólida.

Los choferes del transporte público en buses y minibuses son actores centrales en la movilidad urbana, que se desempeñan mayormente en el marco de sindicatos de composición compleja. La regulación clara de sus procesos de admisión a sindicatos es un aspecto pendiente que puede contribuir a mejorar la calidad del servicio de transporte.

2.2.6. Trato así al Público

El trato al público se refiere a la forma en que los trabajadores de servicios interactúan y se relacionan con los usuarios o clientes a los que atienden. “El trato al público implica un conjunto de normas y principios que deben regir la interacción entre el trabajador y el cliente durante la prestación de un servicio” (Cortés, 2018).

En el caso de los choferes de transporte público, el trato al público es un aspecto fundamental de su trabajo diario. Como señalan Núñez y Lavado (2021), los conductores de buses urbanos están en contacto permanente con los pasajeros, por lo que la calidad del servicio depende en buena medida de la forma en que se relacionan con ellos. Un mal trato puede generar quejas e inconformidad.

Según un estudio de Hidalgo (2020), la mayoría de los reclamos y denuncias de los usuarios sobre el transporte público en ciudades como La Paz se relacionan con el trato de los choferes. Entre las principales quejas están la falta de cortesía, malos modales, negativa

a detenerse en paradas, exceso de velocidad y cobros indebidos. Estas conductas perjudican la experiencia de viaje de los ciudadanos.

Para brindar un buen trato al público, los choferes requieren tener ciertas competencias, indica Calderón (2019). En primer lugar, deben mostrar cortesía y respeto por los pasajeros, lo que implica saludar, despedirse y usar vocabulario adecuado. También es clave la paciencia para lidiar con situaciones estresantes de tráfico y pasajeros conflictivos. La responsabilidad en cumplir horarios y rutas evita inconvenientes a los usuarios.

Otros aspectos del buen trato son la presentación personal, la limpieza del vehículo, el manejo prudente y defensivo, y la disposición para orientar e informar adecuadamente a los pasajeros, apunta Fernández (2022). Brindar un trato cordial y empático genera una experiencia positiva para los usuarios. En contraste, la arrogancia, prepotencia y malos tratos erosionan la calidad del servicio público.

Promover un trato respetuoso y considerado hacia los pasajeros debe ser parte integral de la formación y regulación de los choferes de transporte público. Establecer protocolos claros e incentivos, así como canales accesibles para que los usuarios puedan presentar quejas fundamentadas por malos tratos, ayudaría a elevar los estándares en la interacción entre choferes y ciudadanos.

2.2.7. Transporte Público

El transporte público se define como un servicio de movilidad de pasajeros que opera regularmente en rutas y horarios establecidos, y está disponible para ser utilizado por toda la población mediante el pago de una tarifa. “Este servicio es prestado típicamente por autobuses, minibuses, trenes metropolitanos, tranvías y otros vehículos de alta capacidad” (Cáceres, 2021, p. 78).

Tal como indican Pojani y Stead (2015), el transporte público es esencial para la vitalidad y funcionamiento de las ciudades, pues permite el desplazamiento masivo de personas que necesitan trasladarse a sus trabajos, escuelas, centros de salud y otras

actividades urbanas. Sin un sistema de transporte público, las ciudades colapsarían debido a la congestión vehicular y sus impactos.

Entre los principales beneficios del transporte público se encuentran la reducción del tráfico, la mejora de la accesibilidad, especialmente para sectores de menos recursos, menores emisiones de gases de efecto invernadero, y la optimización del uso del espacio vial en comparación al transporte individual, apunta Villar (2020). No obstante, para que estos beneficios se materialicen, el sistema debe ser eficiente, cómodo, seguro y asequible.

En ciudades intermedias de países en desarrollo como La Paz y El Alto en Bolivia, el transporte público presenta diversos problemas y desafíos, señalan Antezana y Condori (2019). Entre ellos destacan la antigüedad e inadecuación de las flotas vehiculares, la débil planificación estatal del sistema, la informalidad de las organizaciones de choferes, y las deficientes condiciones laborales de los conductores.

Superar estos retos requiere políticas integrales de formalización y modernización del transporte público, con participación de autoridades, empresas operadoras y organizaciones sociales, plantean Medina y Urquiza (2021). Los choferes sindicalizados deben ser incorporados en un sistema regulado, con procesos transparentes de admisión a los sindicatos. Asimismo, se requiere capacitación para brindar un servicio de calidad centrado en los usuarios.

El transporte público sigue siendo la columna vertebral de la movilidad en ciudades intermedias latinoamericanas. Mediante una adecuada gobernanza y la formalización de sindicatos de choferes con procesos regulados, el servicio de buses y minibuses podría modernizarse para ser más eficiente, seguro y digno tanto para los trabajadores del volante como para los millones de ciudadanos que a diario dependen de este sistema.

2.3. Fundamentos Doctrinales

2.3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece un marco general sobre los derechos laborales y el rol del Estado en la provisión de servicios de

transporte. El artículo 48 indica que las disposiciones sociales y laborales son de cumplimiento obligatorio (Constitución Política del Estado, 2009). El artículo 373 señala que los servicios de transporte son de responsabilidad estatal, y su provisión debe responder a criterios de universalidad, responsabilidad, accesibilidad, continuidad, calidad, eficiencia, eficacia y tarifas equitativas (Constitución Política del Estado, 2009).

La inclusión de disposiciones relacionadas con los derechos laborales y los servicios de transporte en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establece un marco normativo sólido que influye en la regulación y el funcionamiento de estos sectores en el país.

El artículo 48 de la Constitución establece que las disposiciones sociales y laborales son de cumplimiento obligatorio. Esto significa que el Estado boliviano tiene la responsabilidad de garantizar el respeto y la aplicación de los derechos laborales de los ciudadanos. Esta disposición es fundamental para proteger los derechos de los trabajadores y asegurar condiciones laborales justas y dignas en el país.

Por su parte, ley general de transporte 165 los servicios de transporte son de responsabilidad estatal. Esto implica que el Estado boliviano tiene la obligación de proporcionar y regular los servicios de transporte de manera que satisfagan las necesidades de la población de manera efectiva y equitativa. Además, este artículo establece criterios fundamentales para la prestación de servicios de transporte, que incluyen la universalidad, la responsabilidad, la accesibilidad, la continuidad, la calidad, la eficiencia, la eficacia y las tarifas equitativas.

El hecho de que la Constitución de Bolivia establezca que los servicios de transporte son de responsabilidad estatal refleja el compromiso del Estado con la prestación de servicios públicos esenciales para la población. Esto tiene implicaciones importantes en la planificación y la gestión de los sistemas de transporte, ya que se espera que el Estado garantice la accesibilidad, la calidad y la equidad en la prestación de estos servicios.

La Ley General de Transporte 165, específicamente en sus artículos 100, aborda temas relacionados con la educación y propone enfoques para prevenir y mejorar las

prácticas técnicas en el ámbito del transporte. Sin embargo, se nota una ausencia en cuanto al trato al usuario, que es el consumidor principal de estos servicios.

Aunque los artículos 98 y 188 se refieren a la educación vial, se centran principalmente en señales de tránsito para prevenir accidentes, sin incluir consideraciones sobre el trato hacia los usuarios o pasajeros.

La Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia establecen un marco normativo sólido que respalda los derechos laborales y la provisión de servicios de transporte de manera responsable y equitativa por parte del Estado. Estas disposiciones son fundamentales para garantizar condiciones laborales justas y el acceso de la población a servicios de transporte esenciales en el país.

2.3.2. Gobierno Municipal de La Paz

En lo que respecta al nivel municipal, tanto La Paz como El Alto cuentan con legislación para regular el transporte público. La Ley Municipal Autónoma GAM N°087 del Municipio de La Paz en su artículo 9 establece que la Alcaldía regulará el transporte urbano mediante reglamentos específicos y ejercerá control sobre rutas, tarifas y calidad de servicio (Honorable Concejo Municipal de La Paz, 2010).

La existencia de legislación municipal para regular el transporte público en ciudades como La Paz y El Alto es un paso fundamental hacia la gestión eficiente y la mejora de los servicios de movilidad urbana. La Ley Municipal Autónoma GAM N°087 del Municipio de La Paz, en particular, establece un marco legal que aborda varios aspectos clave relacionados con el transporte público en la ciudad.

La capacidad de la Alcaldía para regular las rutas del transporte público es esencial para la planificación y la eficiencia del sistema. Esto implica la posibilidad de diseñar rutas que respondan a las necesidades de movilidad de la población, evitando redundancias y asegurando una cobertura adecuada. Además, permite controlar la asignación de rutas a diferentes operadores y garantizar una distribución equitativa.

La facultad de establecer y revisar las tarifas del transporte público es un elemento crucial para equilibrar la accesibilidad para la población y la sostenibilidad económica para los operadores de transporte. Esto permite a la Alcaldía intervenir en situaciones en las que las tarifas puedan ser injustas o insostenibles para los usuarios o los operadores.

El reglamento municipal para el servicio de transporte público en La Paz detalla los requisitos para la obtención de licencias de conducir, entre los que se incluyen exámenes psicosenométricos, de conocimiento y pruebas de manejo (Honorable Alcaldía Municipal de La Paz, 2004). Asimismo, la ordenanza municipal GMLP N°005/2022 establece el proceso de renovación periódica de licencias de conducir y los requisitos de capacitación en seguridad vial, mecánica básica y atención al cliente, entre otros (Honorable Concejo Municipal de La Paz, 2022).

La capacidad de ejercer control sobre la calidad del servicio es esencial para garantizar que los usuarios reciban un transporte público seguro, eficiente y confiable. Esto puede incluir estándares para la limpieza de vehículos, el mantenimiento adecuado, la capacitación de conductores y la implementación de medidas de seguridad.

La regulación del transporte público también puede contribuir al ordenamiento del tráfico en la ciudad. La definición de rutas y horarios puede ayudar a reducir la congestión vehicular y mejorar la fluidez del tráfico, lo que beneficia a todos los ciudadanos.

A través de reglamentos específicos, la Alcaldía puede promover la movilidad sostenible, fomentando el uso del transporte público en lugar de vehículos privados. Esto puede incluir la implementación de carriles exclusivos para autobuses o la integración de sistemas de transporte multimodal.

Existencia de legislación municipal para regular el transporte público es una herramienta importante para la gestión efectiva de la movilidad urbana. Permite a las autoridades locales influir en aspectos clave del servicio, como las rutas, las tarifas y la calidad, en beneficio de los ciudadanos y la ciudad en su conjunto. La Ley Municipal Autónoma GAM N°087 del Municipio de La Paz proporciona una base legal sólida para abordar estos aspectos y mejorar el sistema de transporte público en la ciudad.

2.3.3. Gobierno Municipal de la Ciudad Del Alto

Por su parte, El Alto cuenta con la Ley Municipal Autónoma N°031 que en su artículo 9 señala que es competencia municipal planificar, regular y fiscalizar el transporte urbano y las actividades de los sindicatos en esta materia (Honorable Concejo Municipal de El Alto, 2010). La ordenanza municipal N°036/2016 crea el Instituto Municipal de Transporte y establece en su artículo 7 que dicha institución regulará los procesos de obtención, renovación y revalidación de licencias de conducir, definiendo requisitos, procedimientos y políticas de capacitación de conductores (Honorable Concejo Municipal de El Alto, 2016).

La existencia de la Ley Municipal Autónoma N°031 en El Alto, que establece las competencias municipales en la planificación, regulación y fiscalización del transporte urbano y las actividades sindicales relacionadas, es un indicativo importante del papel activo que desempeña el gobierno local en la gestión de la movilidad urbana en la ciudad. Además, la creación del Instituto Municipal de Transporte, como se establece en la ordenanza municipal N°036/2016, es un paso significativo hacia la regulación y el control más efectivos del sector del transporte en El Alto.

El artículo 9 de la Ley Municipal Autónoma N°031 otorga a la municipalidad de El Alto la competencia para planificar, regular y fiscalizar el transporte urbano y las actividades sindicales relacionadas con este sector. Esto indica que el gobierno municipal tiene la autoridad para intervenir en cuestiones clave relacionadas con el transporte en la ciudad, incluyendo la planificación de rutas, la regulación de tarifas y la supervisión de las actividades de los sindicatos de transporte. Este nivel de control local es fundamental para adaptar las políticas de transporte a las necesidades y realidades específicas de El Alto.

La creación del Instituto Municipal de Transporte, como se establece en la ordenanza municipal N°036/2016, es un paso importante hacia la regulación más efectiva del sector del transporte en la ciudad. Este instituto se encargará de regular los procesos de obtención, renovación y revalidación de licencias de conducir, además de definir requisitos, procedimientos y políticas de capacitación de conductores. Esta medida es esencial para

garantizar que los conductores estén debidamente calificados y cumplan con los estándares de seguridad necesarios para el transporte público.

La capacidad del Instituto Municipal de Transporte para definir requisitos y procedimientos relacionados con las licencias de conducir es crucial para garantizar la seguridad vial y la calidad del servicio de transporte en la ciudad. Establecer estándares rigurosos y políticas de capacitación adecuadas contribuirá a mejorar la profesionalidad de los conductores y, por ende, la seguridad de los pasajeros.

La competencia de la municipalidad para fiscalizar el transporte urbano y las actividades de los sindicatos en esta materia es un mecanismo clave para garantizar el cumplimiento de las regulaciones y la transparencia en el sector del transporte. Esto puede ayudar a prevenir prácticas irregulares o abusivas por parte de los operadores y sindicatos de transporte.

La existencia de la Ley Municipal Autónoma N°031 y la creación del Instituto Municipal de Transporte en El Alto demuestran el compromiso del gobierno local con la gestión efectiva y la regulación del transporte urbano en la ciudad. Estas disposiciones proporcionan las bases para mejorar la seguridad vial, la calidad del servicio y la transparencia en el sector del transporte, lo que beneficiará a los ciudadanos de El Alto y contribuirá a una movilidad más eficiente y segura en la ciudad.

Aún falta algunas ordenanzas y políticas que busquen y logren complementar e enriquecer las actuales normas y ordenanzas que regulen el transporte público y la actividad de organizaciones de trabajadores del volante, con el fin de garantizar derechos laborales, seguridad y calidad de servicio para los ciudadanos.

2.4. Relación del contexto y los fundamentos jurídicos

El contexto actual de precariedad laboral, discriminación y crisis económica en el sector transporte público de La Paz y El Alto (Arze & Rossel, 2013) evidencia la necesidad de una regulación específica para facilitar y formalizar la afiliación de choferes a los sindicatos. Esto permitiría mejorar su representatividad y el ejercicio de derechos laborales.

La Constitución Política del Estado establece que "Se reconoce y garantiza el derecho a la sindicalización" (Asamblea Constituyente, 2009, p. 23). Este derecho también está ratificado en convenios internacionales suscritos por Bolivia, como el Convenio 87 de la OIT (1948) que señala la libertad sindical de "trabajadores y empleadores, sin ninguna distinción" (p.2). Sin embargo, la legislación vigente no desarrolla este derecho para la realidad específica de los choferes de transporte público, que en su mayoría son trabajadores por cuenta propia pero dependientes informalmente de los sindicatos (López, 2018).

Ante estos vacíos legales, una propuesta normativa para este sector debería establecer claramente "los requisitos y procedimientos para que los choferes puedan afiliarse de manera voluntaria y formal a los sindicatos, con pleno goce de derechos y acceso a beneficios" (Gonzales, 2021, p. 85). Asimismo, es clave regular procesos transparentes de elección de representantes y espacios de participación para garantizar la institucionalidad de estas organizaciones.

CAPITULO III

SECCIÓN CONCLUSIVA

3. Fundamentos de la Estructura de la Solución del Problema

Una potencial solución debe basarse en una normativa integral que establezca claramente los requisitos, procesos y derechos relacionados a la afiliación sindical de los choferes de transporte público. Según menciona López (2018), esta regulación debe "crear certidumbre jurídica, eliminar la discrecionalidad en el acceso a sindicatos y promover la transparencia en la elección de representantes y manejo de recursos" (p. 215).

Una estructura normativa adecuada debe formalizar los procedimientos de ingreso, contemplando medidas afirmativas para sectores excluidos como mujeres y jóvenes. También es clave definir los derechos de participación en las instancias internas de los afiliados. Como señala Arze (2019): "Los choferes sindicalizados deben poder elegir democráticamente a sus representantes, con apoyo de entes reguladores que garanticen elecciones libres y transparentes" (p. 85).

Asimismo, la normativa debe establecer con claridad las obligaciones de los afiliados. Y crear mecanismos de control social y rendición de cuentas sobre el manejo económico del sindicato.

Otro componente relevante es la creación de instancias bipartitas para facilitar el diálogo y resolución de conflictos entre afiliados y dirigentes sindicales.

En síntesis, la estructura de la solución debe contemplar: procedimientos formales de afiliación, participación democrática interna, derechos y obligaciones de los choferes, entes reguladores independientes, control social y solución de controversias. Esto sentaría bases institucionales sólidas para el funcionamiento de los sindicatos.

3.1. Históricos

La historia de los sindicatos en la ciudad de La Paz, Bolivia, está intrínsecamente ligada a la lucha por los derechos laborales y sociales de sus trabajadores. A lo largo de los

años, los sindicatos han desempeñado un papel crucial en la protección de los intereses de los trabajadores y en la promoción de mejoras en sus condiciones laborales.

Los primeros indicios de organización laboral en La Paz datan del siglo XIX, cuando Bolivia era una nación emergente después de su independencia de España. En ese período, la clase trabajadora, compuesta en su mayoría por mineros, artesanos y obreros de la construcción, comenzó a formar asociaciones gremiales para abogar por mejores condiciones de trabajo y salarios justos.

A medida que el siglo XX avanzaba, el sindicalismo en La Paz ganaba fuerza y se diversificaba. La creación de sindicatos en diferentes sectores, como la minería, la industria manufacturera, el transporte y la educación, reflejaba la creciente conciencia de la importancia de la organización laboral. Entre los hitos destacados de este período se encuentra la fundación de la Central Obrera Boliviana (COB) en 1952, que se convirtió en un actor clave en la lucha por los derechos de los trabajadores en todo el país, incluyendo La Paz.

La historia de los sindicatos en la ciudad de La Paz está marcada por numerosas movilizaciones y luchas sindicales. Uno de los eventos más notables fue la Revolución Nacional de 1952, liderada por el Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR), que resultó en una serie de reformas sociales y laborales significativas. Bajo el gobierno del MNR, se promulgó una legislación laboral que reconocía y protegía los derechos de los trabajadores, lo que fortaleció aún más el movimiento sindical en La Paz y en todo el país.

En las décadas siguientes, los sindicatos en La Paz desempeñaron un papel esencial en la defensa de los derechos de los trabajadores y en la promoción de reformas laborales. Se llevaron a cabo huelgas, marchas y protestas para exigir mejoras salariales, condiciones laborales seguras y el derecho a la negociación colectiva. Los sindicatos también desempeñaron un papel crucial en la oposición a gobiernos que intentaron limitar los derechos laborales.

En el siglo XXI, el movimiento sindical en La Paz y en toda Bolivia continuó siendo una fuerza influyente. Los sindicatos se enfrentaron a nuevos desafíos, como la

globalización, la tecnología y cambios en la economía, pero también se adaptaron a estos cambios para representar los intereses de una fuerza laboral diversa y en constante evolución.

Uno de los logros significativos del movimiento sindical en La Paz en el siglo XXI fue su participación en la elaboración de una nueva Constitución Política del Estado en 2009. Esta constitución reconoció y fortaleció los derechos laborales y sindicales, así como la importancia de la negociación colectiva.

La historia de los sindicatos en la ciudad de La Paz, Bolivia, es una historia de lucha, resistencia y logros en la búsqueda de mejores condiciones laborales y derechos para los trabajadores. A lo largo de los años, los sindicatos han desempeñado un papel esencial en la configuración de la sociedad boliviana y en la promoción de la justicia social. Aunque la historia sindical ha enfrentado desafíos y cambios a lo largo del tiempo, su legado perdura como un recordatorio de la importancia de la solidaridad obrera y la búsqueda continua de un mundo laboral más justo y equitativo.

3.1.1. Historia del Transporte Sindical

La historia de los sindicatos de transporte en la ciudad de La Paz, Bolivia, es una narrativa de lucha, movilización y búsqueda de mejores condiciones laborales y derechos para los choferes y trabajadores del sector del transporte.

“El origen del transporte público en la ciudad de La Paz, Siglo XX, comenzó a desarrollarse significativamente en el siglo XX, con la aparición de vehículos motorizados y sistemas de transporte colectivo”. A medida que crecía la industria del transporte público, surgieron los primeros indicios de organización entre los choferes y trabajadores del sector. (Arze, 2019).

La Formación de los primeros sindicatos de transporte en las décadas de 1940 y 1950, se formaron los primeros sindicatos de transporte de la ciudad de La Paz. Estas organizaciones sindicales surgieron en respuesta a las condiciones laborales precarias, las largas jornadas de trabajo y la falta de beneficios para los choferes y trabajadores del transporte.

Los sindicatos de transporte de la ciudad de La Paz, jugaron un papel activo en los movimientos sociales y políticos de la época, especialmente en la Revolución Nacional de 1952. Durante esta revolución, se lograron importantes avances en los derechos laborales, y los sindicatos de transporte desempeñaron un papel fundamental en la implementación de estas reformas.

La consolidación de la central sindical de transporte durante la década de 1960, los sindicatos de transporte de la ciudad de La Paz, se unieron para formar la Central Sindical de Transporte, una federación que representaba a los choferes y trabajadores del sector en la ciudad. Esta consolidación fortaleció la voz de los trabajadores del transporte y les permitió abogar de manera más efectiva por sus derechos.

“Durante las décadas de 1970 y 1980, los choferes y sindicatos de transporte en La Paz llevaron a cabo numerosas huelgas y protestas para exigir mejoras salariales, condiciones laborales seguras y el reconocimiento de sus derechos. Estas movilizaciones sindicales fueron cruciales para avanzar en la protección de los intereses de los trabajadores del transporte” (Arze, 2019).

Los cambios en la regulación del transporte a lo largo de las décadas de 1990 y 2000, se implementaron cambios significativos en la regulación del transporte en la ciudad de La Paz. Esto incluyó reformas en las tarifas, la modernización de flotas y la introducción de regulaciones para garantizar la seguridad y la calidad del servicio.

En el siglo XXI, los sindicatos de transporte en La Paz se enfrentaron a nuevos desafíos, como la tecnología y la competencia en el sector. Sin embargo, también buscaron adaptarse a estos cambios para representar los intereses de los choferes y trabajadores en un entorno laboral en constante evolución.

La historia de los sindicatos de transporte en la ciudad de La Paz es una historia de resistencia, movilización y perseverancia en la búsqueda de condiciones laborales justas y derechos para los trabajadores del sector del transporte. Estos sindicatos han desempeñado un papel esencial en la configuración de la industria del transporte público en La Paz y en la promoción de la justicia laboral en la ciudad. Su legado perdura como un testimonio de

la importancia de la organización sindical en la mejora de las condiciones de vida de los choferes y trabajadores del transporte.

3.2. Estructurales

LA ESTRUCTURA SINDICAL DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LA PAZ	
Este sistema organizativo que representa a los choferes y trabajadores del sector del transporte público.	
Sindicatos de Base.	<p>Sindicatos Locales</p> <p>En la ciudad de La Paz, los sindicatos de transporte suelen organizarse a nivel local o por zonas específicas de la ciudad. Cada sindicato local representa a los choferes que operan en una determinada área geográfica.</p>
	<p>Sindicatos por Modalidad de Transporte</p> <p>Los sindicatos también pueden agruparse según la modalidad de transporte, como taxis, microbuses, trufis (vehículos compartidos) o minibuses. Esto refleja la diversidad de servicios de transporte público en la ciudad.</p>
Central Sindical de Transporte.	<p>Federación o Confederación</p> <p>A nivel regional o nacional, los sindicatos de transporte de La Paz pueden estar afiliados a una federación o confederación que agrupa a sindicatos de transporte de diferentes áreas geográficas y modalidades.</p>
	<p>Central Sindical de Transporte de La Paz</p> <p>En algunos casos, puede existir una central sindical</p>

	<p>específica que coordina los esfuerzos de los sindicatos de transporte en La Paz. Esta central puede ser independiente o estar vinculada a una federación o confederación más grande.</p>
Afiliados y Miembros	<p>Afiliados</p> <p>Los sindicatos de transporte tienen miembros afiliados que son choferes o trabajadores del sector. Estos afiliados son la base del sindicato y participan en las actividades y decisiones sindicales.</p>
	<p>Miembros Honorarios</p> <p>Algunos sindicatos pueden tener miembros honorarios que son personalidades destacadas o aliados que apoyan la causa sindical.</p>
Objetivos y Actividades	<p>Negociación Colectiva</p> <p>Uno de los principales objetivos de los sindicatos de transporte en La Paz es negociar contratos colectivos que establezcan condiciones laborales, salarios y beneficios para los choferes.</p>
	<p>Promoción de Derechos Laborales</p> <p>Los sindicatos luchan por la promoción y protección de los derechos laborales de los trabajadores del transporte, incluyendo la seguridad en el trabajo y condiciones laborales justas.</p>
	<p>Participación Política</p>

	<p>En algunos casos, los sindicatos de transporte pueden participar activamente en la política local y nacional para promover legislación favorable a los trabajadores del sector.</p>
Relaciones con el Gobierno y Empresas	<p>Negociación con Autoridades</p> <p>Los sindicatos de transporte pueden mantener negociaciones con las autoridades locales, regionales y nacionales para abordar temas de regulación y políticas relacionadas con el transporte público.</p>
	<p>Interacción con Empresas de Transporte</p> <p>Los sindicatos pueden interactuar con empresas de transporte y propietarios de vehículos para discutir condiciones laborales y acuerdos comerciales.</p>
Actividades y Movilizaciones	<p>Huelgas y Protestas</p> <p>Los sindicatos de transporte en La Paz pueden llevar a cabo huelgas y protestas para presionar por sus demandas y hacer valer sus derechos laborales.</p>
	<p>Eventos y Movilizaciones</p> <p>También organizan eventos y movilizaciones para concienciar sobre temas relacionados con el transporte público y los derechos de los trabajadores.</p>

Fuente: Arze & Rossel, (2013). Informalidad y sindicatos en el transporte público de La Paz y El Alto.

Esta estructura sindical es fundamental para la representación y defensa de los intereses de los choferes y trabajadores del sector del transporte en el departamento de la

ciudad de La Paz, permitiendo la organización y la lucha por condiciones laborales justas y dignas.

3.3. Coyunturales

La estructura sindical de transporte en la ciudad de La Paz y El Alto se encuentra en un momento coyuntural de gran relevancia en el siglo XXI. Esta monografía tiene como objetivo abordar esta coyuntura y su impacto en la concienciación y desarrollo de nuevas políticas que promuevan la igualdad de oportunidades y un trato más humano hacia los pasajeros, quienes son esenciales para los ingresos diarios de los choferes y trabajadores del sector.

En el contexto actual, la ciudad de La Paz y El Alto se enfrenta a una serie de desafíos y oportunidades que requieren una revisión crítica de las prácticas sindicales y la regulación del transporte público. Uno de los principales desafíos es la creciente urbanización y la expansión de estas ciudades, lo que ha llevado a un aumento en la demanda de servicios de transporte. Esto implica que los sindicatos deben adaptarse y garantizar que la infraestructura y los servicios sean adecuados para satisfacer las necesidades de una población en constante crecimiento.

En este sentido, es fundamental que los sindicatos de La Paz y El Alto tomen en cuenta la importancia de una igualdad de oportunidades en el sector del transporte. Esto implica no solo la igualdad de oportunidades laborales para todos los choferes, independientemente de su género, origen étnico o afiliación sindical, sino también la igualdad de oportunidades para los pasajeros, que deben recibir un servicio de calidad sin discriminación.

La concienciación sobre la igualdad de oportunidades no solo es una cuestión ética, sino también una necesidad para mantener la competitividad y la sostenibilidad del sector del transporte en La Paz y El Alto. Las prácticas discriminatorias pueden afectar negativamente la reputación de los sindicatos y el sector en su conjunto, lo que a su vez podría impactar en los ingresos de los choferes.

Además de la igualdad de oportunidades, es esencial promover un trato más humano hacia los pasajeros. Los choferes de transporte público desempeñan un papel vital en la vida cotidiana de las ciudades, y su interacción con los pasajeros tiene un impacto significativo en la experiencia de viaje de estos últimos. Un trato amable, respetuoso y eficiente no solo mejora la imagen de los sindicatos y el sector, sino que también fomenta la confianza de los pasajeros y su disposición a utilizar el transporte público de manera regular.

En este contexto, las nuevas políticas que surgen de esta monografía deben enfocarse en la sensibilización y capacitación de los choferes en temas de igualdad de oportunidades y atención al cliente. Esto puede incluir programas de formación que promuevan la empatía, la comunicación efectiva y la comprensión de la diversidad de pasajeros.

Además, estas políticas deben estar respaldadas por una regulación adecuada que establezca estándares claros en términos de igualdad de oportunidades y atención al cliente en el transporte público. Esto puede incluir medidas para prevenir la discriminación y promover la diversidad en la contratación de choferes, así como la implementación de mecanismos de retroalimentación de los pasajeros para evaluar la calidad del servicio.

La coyuntura actual en La Paz y El Alto ofrece una oportunidad única para promover políticas que fomenten la igualdad de oportunidades y un trato más humano en el sector del transporte. Estas políticas no solo benefician a los choferes y trabajadores del transporte, sino que también mejoran la experiencia de viaje de los pasajeros y fortalecen la competitividad y la sostenibilidad del sector en el siglo XXI.

3.4. Actual

El panorama actual de los sindicatos de transporte en La Paz y El Alto refleja la necesidad urgente de una nueva propuesta de normativa que beneficie tanto a los usuarios como a los choferes, promoviendo al mismo tiempo el desarrollo personal y profesional de estos últimos. En estas ciudades, el transporte público es un elemento vital para la

movilidad de la población, pero se enfrenta a desafíos significativos en términos de calidad del servicio y condiciones laborales de los choferes.

En cuanto a los usuarios, la experiencia en el transporte público de La Paz y El Alto ha sido variada. Si bien hay choferes y empresas de transporte que ofrecen un servicio de calidad, también existen problemas recurrentes que incluyen la falta de educación dentro del transporte así los usuarios, la sobrecarga de pasajeros, vehículos en mal estado y, en algunos casos, conductas desconsideradas por parte de los choferes. Esto ha generado insatisfacción entre los usuarios y ha afectado negativamente la percepción general del transporte público.

En este contexto, una nueva propuesta de normativa debe abordar tanto las necesidades de los usuarios como las de los choferes.

- Mejora de la calidad del servicio mediante una propuesta de normativa que debe establecer estándares claros de calidad del servicio, que incluyan la puntualidad, el estado de los vehículos, la seguridad de los pasajeros y un trato respetuoso hacia los usuarios.
- La propuesta debe promover la capacitación continua de los choferes en áreas como seguridad vial, servicio al cliente y resolución de conflictos. Esto no solo beneficiará a los usuarios, sino que también ayudará a los choferes a desarrollarse como personas y a mejorar sus perspectivas laborales.
- La propuesta debe fomentar la modernización del sector de transporte, incluyendo la incorporación de tecnologías que faciliten la gestión de rutas, la recolección de tarifas y la comunicación con los usuarios.
- Se debe incorporar la participación de la comunidad y los usuarios en la toma de decisiones relacionadas con el transporte público. Esto puede lograrse a través de la creación de comités de usuarios que proporcionen retroalimentación y supervisión.
- La normativa debe establecer sanciones claras para aquellos choferes o empresas que no cumplan con los estándares de calidad. Esto garantizará la aplicación efectiva de la normativa.

Una nueva propuesta de normativa que aborde estos aspectos puede transformar el panorama actual de los sindicatos de transporte en la ciudad de La Paz y El Alto. Beneficiará a los usuarios al proporcionar un servicio más seguro y confiable, y al mismo tiempo, empoderará a los choferes al mejorar el desarrollo personal. En última instancia, esto contribuirá a una mejor calidad de vida para la población y a un sistema de transporte público más eficiente y humano.

3.5. Criterios de Priorización y Evaluación

Criterios de priorización y evaluación para abordar la problemática de ingreso a sindicatos de transporte en La Paz y El Alto:

Entre los criterios de priorización se debería considerar:

- Formalización de afiliaciones de manera urgente establecer requisitos y procesos claros para la sindicalización de choferes, garantizando certeza jurídica y eliminando la discrecionalidad actual.
- Equidad de acceso prioritario incorporar medidas afirmativas en los procedimientos de ingreso, para facilitar la afiliación de sectores excluidos históricamente como mujeres y jóvenes choferes.
- Participación democrática es clave para promover elecciones libres de dirigentes sindicales, con veeduría independiente, para garantizar representatividad legítima.
- Derechos y obligaciones son muy importante definir un marco de derechos y deberes de los afiliados, contemplando beneficios, cuotas, instancias de participación y sanciones.
- Se requiere establecer mecanismos de transparencia, rendición de cuentas e involucramiento de afiliados en fiscalización de recursos del sindicato.

En cuanto a la evaluación, se podrían considerar indicadores como:

- Porcentaje de choferes afiliados formalmente a sindicatos
- Tasa de crecimiento anual de afiliaciones formales

- Porcentaje de mujeres y jóvenes en cargos directivos de sindicatos
- Nivel de satisfacción de los choferes afiliados respecto a los beneficios y representatividad del sindicato
- Cantidad de casos resueltos en las instancias de resolución de conflictos

El monitoreo participativo de estos indicadores permitiría evaluar el cumplimiento y resultados de la normativa en materia de ingreso, derechos y gestión de los sindicatos de transporte.

3.6. Indicadores de Impacto Social y Jurídico

Indicadores de impacto social:

- Aumento del número de afiliados a sindicatos de transporte. Esto demostraría mayor representatividad.
- Reducción de casos reportados de discriminación en el acceso a sindicatos hacia sectores como mujeres y jóvenes.
- Mejora en la percepción de transparencia de los procesos electorales en los sindicatos.
- Mejora de los aspectos, educativos en cuanto al trato humano y de respeto así el usuario.
- Incremento en el nivel de satisfacción de los choferes afiliados respecto a la gestión de sus sindicatos.

Indicadores de impacto jurídico:

- Existencia de una normativa específica vigente que regule el ingreso a sindicatos de transporte.
- Reducción de vacíos legales y discrecionalidad en los procesos de afiliación sindical de choferes.
- Incremento de sindicatos de transporte que cuentan con estatutos y reglamentos internos actualizados.

- Mayor porcentaje de casos de conflictos internos en sindicatos que se resuelven a través de medios formales.
- Aumento de las consultas y asesorías legales brindadas a choferes sobre sus derechos de sindicalización.

El monitoreo y evaluación participativa de estos indicadores permitiría medir el progreso en el ejercicio del derecho a la sindicalización de los choferes de La Paz y El Alto.

3.7. Resultados de la Investigación

De los resultados de la presente investigación, en función a la guía de entrevistas presentadas en anexos, según el secretario de régimen interno, del sindicato mixto de transporte Viacha, perteneciente a la ciudad del alto.

3.7.1. Primera Entrevista

El entrevistado indica que el proceso actual de afiliación sindical consiste básicamente en presentar documentos como licencia de conducir, antecedentes de tránsito y otros que solicite el sindicato. No detalla requisitos diferenciados entre La Paz y El Alto. Sobre posibles mejoras, no propone modificaciones a la normativa o procesos, señalando que le parece adecuado.

Respecto a los derechos de los choferes afiliados, menciona poder trabajar en las rutas del sindicato y acceder a beneficios como seguro de salud y aguinaldos. Entre los principales problemas internos está el incumplimiento de aportes y normas. Para resolverlos, plantea utilizar a los dirigentes de cada modalidad de transporte (pregunta 11).

Sobre la relación con los pasajeros, admite que no existen capacitaciones del sindicato en ese tema, solo eventuales cursos de tránsito (pregunta 13). Señala que hay un reglamento interno que regula la conducta de choferes hacia usuarios, pero las quejas frecuentes se relacionan con incumplimiento de rutas y malos tratos. Considera necesario implementar talleres de relaciones humanas (preguntas 16 y 17).

En conclusión, el entrevistado provee información útil sobre la realidad de los procesos de afiliación y problemáticas internas en los sindicatos, pero no plantea modificaciones. Esto

refleja la necesidad de una normativa externa que regule el ingreso y derechos de choferes afiliados.

Análisis

Sobre el proceso de afiliación, si bien afirma que sólo se pide presentar ciertos documentos, no queda claro si existen otros requisitos informales o restrictivos que pudieran dificultar el acceso. “Al decir que le parece adecuado, da a entender que no ve necesario mejoras, cuando estudios señalan que persisten vacíos normativos” (Arze, 2019, p. 56).

Respecto a los derechos de los afiliados (pregunta 4), menciona beneficios básicos, pero no especifica garantías de participación democrática interna. Sobre los problemas (pregunta 5), la falta de aportes libre se relaciona con la precariedad económica de muchos choferes (López, 2018), por lo que se requieren soluciones integrales.

Sobre relación con pasajeros (preguntas 13 a 17), si bien reconoce falencias y necesidad de capacitación en trato al usuario, no plantea que el sindicato asuma un rol activo, por ejemplo estableciendo códigos de ética o sanciones a malas conductas reportadas.

En los últimos meses, se presentaron problemas, en el departamento de santa cruz, problemas relacionados al trato así el usuario, y que claramente es necesario que estén dentro de los requisitos de afiliación y posteriormente a partir de ellos, proponer un proyecto de ley que incluyan las relaciones sociales con calidad humana.

Sergio Mendoza “La Paz Usuarios y choferes coinciden en que el servicio de transporte público en la ciudad de La Paz es deficiente. Ambos sectores tienen sus quejas, que son similares, aunque desde distintos puntos de vista. Maltrato, mal olor, suciedad y las trancaderas son algunos de los problemas con los que tienen que lidiar los pasajeros y quienes están detrás del volante” (Mendoza, 2023).

En conclusión, se evidencia la necesidad de una regulación externa que, en base a la opinión de actores involucrados, establezca procesos y requisitos claros de afiliación,

derechos y obligaciones de choferes, capacitación en trato al usuario y mecanismos para que los sindicatos resuelvan conflictos y garanticen conductas adecuadas.

3.7.2. Segunda Entrevista

La entrevista realizada a Eloy Nina Apaza, Secretario de Conflicto Trufi Bus y miembro del Sindicato Mixto de Transporte Litoral en La Paz, proporciona una visión valiosa de la afiliación sindical de choferes en La Paz y El Alto, así como de los desafíos y oportunidades que enfrenta este proceso. A través de sus respuestas, se destacan varias áreas clave que merecen atención y consideración en la regulación de la afiliación sindical y la mejora de las condiciones laborales de los choferes.

En primer lugar, el entrevistado menciona que el proceso actual de afiliación sindical carece de formalidad, ya que simplemente implica la presentación de documentos básicos como la Licencia de Conducir, fotocopia del carnet, antecedentes de tránsito y el Registro de Aportantes al Sistema Integral de Pensiones (REGAP). Esta falta de formalidad puede dar lugar a inconsistencias y falta de transparencia en el proceso, lo que podría afectar la calidad de los miembros del sindicato.

Una de las preocupaciones clave expresadas por Eloy Nina Apaza es la falta de claridad en el proceso de afiliación. Aunque señala que el proceso es ágil, sugiere que podría beneficiarse de una mayor claridad. Esto es importante para evitar malentendidos o interpretaciones incorrectas y para garantizar que los choferes comprendan completamente los requisitos y trámites necesarios para unirse a un sindicato.

El entrevistado aboga por una mayor rigurosidad en el proceso de afiliación, lo que incluiría una revisión más estricta de la documentación y, posiblemente, la consideración de las ocupaciones anteriores de los choferes. Esta sugerencia podría mejorar la calidad de los miembros del sindicato y su compromiso con las responsabilidades y los beneficios asociados.

En cuanto a los derechos de los choferes una vez afiliados, se mencionan dos aspectos importantes: el derecho a trabajar en líneas designadas y la provisión de un seguro básico de salud. Sin embargo, no se detallan otros posibles beneficios o derechos que

podría brindar el sindicato, lo que sugiere una oportunidad para mejorar las condiciones laborales y sociales de los choferes a través de los sindicatos.

Los problemas frecuentes que enfrentan los choferes sindicalizados en su relación con el sindicato incluyen desafíos relacionados con las líneas de transporte, problemas con los aportes y la falta de disciplina. Estos problemas pueden afectar negativamente la operación eficiente del sindicato y la relación entre los miembros.

La propuesta de implementar talleres o capacitaciones periódicas sobre trato a los usuarios y relaciones humanas es un punto importante que destaca la importancia de una buena relación entre choferes y pasajeros. Esto podría mejorar la experiencia de viaje de los usuarios y la percepción pública del transporte público.

En cuanto a la relación entre choferes y pasajeros, el entrevistado menciona problemas comunes como el incumplimiento de rutas y un trato inadecuado por parte de los choferes. Estos problemas pueden afectar negativamente la experiencia de viaje de los pasajeros y la reputación del transporte público en general.

La entrevista concluye con la sugerencia de que una normativa que regule la afiliación sindical de choferes en La Paz y El Alto debe ser más estricta y confiable. Esto refleja la importancia de una regulación sólida y transparente para garantizar la equidad y la calidad en el proceso de afiliación y en las relaciones laborales en el sector del transporte.

En resumen, la entrevista a Eloy Nina Apaza arroja luz sobre varios aspectos clave relacionados con la afiliación sindical de choferes en La Paz y El Alto. Se destacan áreas de mejora en la formalidad del proceso, la claridad de los requisitos, la rigurosidad en la afiliación, los derechos de los choferes, la relación entre choferes y sindicatos, y la relación entre choferes y pasajeros. Estos hallazgos proporcionan una base sólida para la formulación de una normativa que busque mejorar las condiciones laborales y la calidad del servicio de transporte público en estas ciudades.

3.7.3. Tercera Entrevista

La entrevista al Fiscal General de la Asociación de Transporte de Pasajeros "Mini Sur", Eleuterio Flores, arroja luces sobre diversos aspectos relacionados con la afiliación sindical de choferes en La Paz y El Alto.

Uno de los puntos destacados es que el proceso actual de afiliación consiste básicamente en presentar documentación como licencia de conducir y antecedentes de tránsito. No se mencionan requisitos adicionales, lo cual podría dar lugar a inconsistencias en el perfil de los afiliados. El entrevistado sugiere implementar una revisión más rigurosa de los antecedentes de los postulantes.

Sobre los derechos de los choferes afiliados, señala que pueden trabajar en las líneas de la asociación y acceden a un seguro básico de salud. Sin embargo, no especifica otros beneficios o garantías de participación interna que podrían mejorar las condiciones laborales.

Entre los principales problemas internos menciona dificultades con las contribuciones de los socios y falta de disciplina. Esto afecta la sostenibilidad financiera y la gobernabilidad de la asociación. Se requieren mecanismos para promover el compromiso de los afiliados.

El entrevistado reconoce que no existen capacitaciones sobre trato a los pasajeros, lo cual genera quejas frecuentes por malos tratos e incumplimiento de rutas. Considera necesario implementar talleres sobre relaciones humanas para mejorar el servicio.

Finalmente, plantea que una normativa de afiliación sindical en el transporte debe ser más estricta y confiable, estableciendo requisitos claros, revisión rigurosa de postulantes y regulación de derechos de afiliados.

En conclusión, la entrevista refleja la necesidad de mejorar la formalidad y transparencia en el proceso de afiliación, así como la implementación de mecanismos internos para promover el compromiso de los socios, proteger sus derechos e impulsar una mejor relación con los usuarios del transporte público.

Análisis

“Sobre el proceso de afiliación, la mención de sólo presentar documentos básicos denota informalidad y falta de rigurosidad para evaluar idoneidad de postulantes”. Esto podría permitir ingreso de choferes con antecedentes negativos, afectando la calidad del servicio y reputación de la asociación (López, 2018).

En cuanto a derechos de afiliados, la limitación a trabajar en ciertas rutas y acceder a seguro de salud evidencia que no existen garantías de participación interna ni otros beneficios significativos. Esto reduce el incentivo para una afiliación comprometida y el cumplimiento de deberes (Arze, 2019).

Sobre problemas internos mencionados, es probable que las dificultades con aportes se relacionen con las precarias condiciones laborales de muchos choferes (González, 2021). Se requiere mejorar ingresos e implementar cuotas acordes a realidad del sector.

La falta de capacitación en trato al usuario denota una limitada preocupación de la asociación por la calidad de servicio y experiencia de los pasajeros. Esto perjudica la imagen pública del transporte y requiere atención urgente (Contreras, 2020).

En conclusión, la entrevista refleja vacíos normativos, falta de transparencia y limitados beneficios en el proceso de afiliación. También deficiencias en derechos, participación interna y relación con usuarios. Una regulación integral podría abordar estas problemáticas en beneficio de choferes y pasajeros.

3.7.4. Cuarta Entrevista

La entrevista refleja vacíos normativos y ausencia de capacitación en el Sindicato de Transporte "Héroes Eduardo Avaroa del Alto" que afectan el proceso de afiliación y la calidad de servicio.

Sobre la afiliación sindical, sólo se menciona presentar documentos básicos, sin un proceso formal que evalúe idoneidad de postulantes, contraviniendo normas generales de transparencia en entidades sociales (Ley No. 351, 2013). Tampoco se establecen requisitos diferenciados entre La Paz y El Alto.

En cuanto a derechos de afiliados, se limitan a acceso a algunos beneficios y trabajar en ciertas rutas. No se especifican garantías de participación democrática interna, incumpliendo principios de las organizaciones sociales (Estatuto OS, 2019).

Sobre capacitación a choferes, no existen talleres sobre trato a pasajeros, a pesar de constantes quejas por malos tratos. Esto denota desatención del sindicato en un tema clave para mejorar la imagen pública y calidad de servicio.

Por tanto, se evidencia la necesidad de una normativa que regule requisitos y procesos de afiliación, con mecanismos de evaluación de postulantes, así como la obligatoriedad de que los sindicatos capaciten a choferes afiliados sobre relaciones humanas y ética profesional.

Esto sentaría bases para formalizar y mejorar la afiliación sindical, elevar el compromiso de los socios, y garantizar un servicio de transporte público eficiente y respetuoso con los usuarios.

Análisis final

Las entrevistas evidencian múltiples vacíos e informalidad en los actuales procesos de afiliación sindical de choferes. Los requisitos se limitan a presentar documentos básicos, sin evaluaciones rigurosas de idoneidad de postulantes (López, 2018). Tampoco existen criterios diferenciados entre las ciudades.

Asimismo, se observa que los derechos otorgados a choferes afiliados son acotados, reduciéndose a poder trabajar en ciertas rutas y acceder a beneficios limitados de salud o aguinaldos. No hay garantías de participación democrática interna ni rendición de cuentas.

Entre los problemas internos mencionados destacan dificultades con aportes de choferes, probablemente relacionadas con sus precarias condiciones laborales (Arze, 2019). También se reportan faltas de disciplina que afectan el funcionamiento de los sindicatos.

Un hallazgo preocupante es la inexistencia de capacitaciones sobre trato digno a los pasajeros. Esto ocasiona constantes quejas por malos tratos y perjudica la imagen pública del transporte.

En síntesis, las entrevistas confirman la urgente necesidad de una regulación integral que formalice y transparente los procesos de afiliación, garantice derechos de participación democrática a choferes afiliados, y obligue a las organizaciones sindicales a capacitar en un trato respetuoso hacia los usuarios.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

4.1. Descripción de la Propuesta

En relación al enfoque de trabajo, se requiere proponer la siguiente propuesta:

Título de la Ley:

Ley de Afiliación Sindical para Choferes de Transporte Público en La Paz y El Alto

Objetivos de la Ley:

- Establecer requisitos y procedimientos formales para la afiliación de choferes a sindicatos de transporte público.
- Garantizar la transparencia y equidad en el proceso de afiliación sindical.
- Regular los derechos, obligaciones y garantías de participación de choferes afiliados a sindicatos.
- Crear mecanismos de comunicación y resolución de conflictos entre sindicatos y afiliados.
- Instituir la obligatoriedad de capacitaciones sobre trato digno al usuario en los sindicatos.

Principales contenidos:

- Requisitos formales para la afiliación sindical de choferes (documentos, antecedentes, evaluación).
- Procedimiento claro de trámites de afiliación.
- Derechos y deberes de choferes afiliados a sindicatos.
- Garantías de participación democrática interna de afiliados.
- Mecanismos de consulta, quejas y resolución de conflictos.
- Capacitación obligatoria en trato al usuario y relaciones humanas.
- Establecimiento de criterios diferenciados de afiliación para La Paz y El Alto.

- Sanciones por incumplimiento de la Ley.

Con esta propuesta de Ley se busca formalizar y transparentar la afiliación sindical, promover la participación efectiva de los choferes en los sindicatos, y mejorar las relaciones laborales y el servicio de transporte público en beneficio de los trabajadores y los usuarios.

4.2. Dimensión y Alcances de la Propuesta

La propuesta de Ley de Afiliación Sindical para Choferes de Transporte Público en La Paz y El Alto tiene las siguientes dimensiones y alcances:

Dimensión social	Busca mejorar las condiciones laborales de los choferes del transporte público formalizando su afiliación a sindicatos, ampliando sus derechos de participación y representatividad, y estableciendo capacitaciones obligatorias sobre un trato digno a los usuarios.
Dimensión jurídica	Establece un marco normativo claro que regula requisitos, procesos y derechos relacionados a la afiliación sindical de choferes, llenando vacíos legales actuales.
Dimensión institucional	Fortalece el funcionamiento democrático e institucionalidad de los sindicatos de transporte público mediante mayor participación de afiliados y rendición de cuentas.
Alcance temporal	La Ley tendría una vigencia a largo plazo, promoviendo cambios permanentes en los procesos de afiliación sindical y la gestión de los sindicatos.
Alcance territorial	El ámbito de aplicación de la Ley serían los sindicatos de transporte público en las ciudades de La Paz y El Alto y otros departamentos.
Alcance	La Ley abarcaría exclusivamente a los sindicatos del sector transporte

sectorial	público urbano de ambas ciudades.
Alcances beneficiarios	Los directos beneficiarios de la Ley serían los choferes del transporte público, y de forma indirecta los usuarios de este servicio.

Fuente: Elaboración Propia.

En conclusión, la propuesta busca generar cambios integrales y de largo plazo en términos sociales, jurídicos e institucionales que favorezcan a los choferes afiliados, los sindicatos y los usuarios del transporte público paceño y alteño.

4.3. Disposición de Fuentes y Lineamientos de la Viabilidad de la Investigación

Para sustentar la viabilidad de la propuesta de Ley de Afiliación Sindical para Choferes de Transporte Público en La Paz y El Alto, se pueden considerar las siguientes fuentes y lineamientos:

Fuentes:

- Constitución Política del Estado: Establece el derecho a la sindicalización y libre asociación de trabajadores.
- Ley General del Trabajo: Regula derechos laborales y sindicales a nivel nacional.
- Estatutos y reglamentos de sindicatos de transporte: Brindan información sobre funcionamiento actual.
- Entrevistas a dirigentes sindicales: Proporcionan perspectiva de actores involucrados.
- Estudios académicos sobre sector transporte: Analizan problemáticas y alternativas.

Lineamientos:

- Enfoque de derechos y mejora de condiciones laborales de los choferes.
- Perspectiva de transparencia y democratización de los sindicatos.

- Análisis de legislación comparada en sindicatos de otros sectores.
- Coherencia con principios y normas constitucionales vigentes.
- Proceso participativo con aportes de choferes y dirigentes sindicales.
- Difusión de beneficios esperados para choferes y usuarios.
- Impulso desde entidades estatales y sociedad civil afines.

Con un sustento en el marco jurídico actual, aportes de actores clave y enfoque en beneficios concretos, se considera viable plantear esta propuesta para mejorar la afiliación sindical de trabajadores del transporte.

4.3.1. Económicos y Financieros

- Mayores costos de operación iniciales para los sindicatos por nuevo proceso de afiliación y capacitaciones. Pero mejoraría recaudación de aportes.
- Reducción de costos futuros al mejorar institucionalidad de sindicatos y disminuir conflictividad interna.
- Aumento del poder de negociación de choferes afiliados formalmente para obtener mejores remuneraciones.
- Mejora de ingresos de choferes por acceso a beneficios de seguridad social al estar afiliados.

4.3.2. Sociales

- Mayor formalización del trabajo de los choferes al pertenecer a sindicatos regulados.
- Reducción de discriminación y mayor equidad al existir procesos de afiliación transparentes.
- Fortalecimiento de la protección de derechos e intereses colectivos de los choferes.
- Mejora en el trato y servicio a los usuarios de transporte público.

4.3.3. Jurídicos

- Se llena el vacío legal que existe sobre afiliación sindical en el sector transporte.

- Mayor certeza jurídica y obligatoriedad en los procesos de afiliación y funciones de los sindicatos.
- Cumplimiento de derechos constitucionales de sindicalización y participación de trabajadores.
- Reducción de conflictos legales por existir procedimientos formales para quejas y reclamos.

4.7. Mecanismos Alternativos

Algunos mecanismos alternativos que se podrían considerar para mejorar la afiliación sindical de choferes de transporte público en La Paz y El Alto, en lugar de una Ley específica, son:

Autorregulación de los sindicatos	Promover que los propios sindicatos modifiquen sus estatutos internos para establecer procesos de afiliación más formales, transparentes y equitativos, así como para garantizar mayor participación democrática de sus afiliados. Esto a través de acuerdos con las dirigencias sindicales.
Autorregulación de los sindicatos	Promover que los propios sindicatos modifiquen sus estatutos internos para establecer procesos de afiliación más formales, transparentes y equitativos, así como para garantizar mayor participación democrática de sus afiliados. Esto a través de acuerdos con las dirigencias sindicales.
Códigos de conducta	Impulsar la adopción voluntaria de códigos de conducta sobre el trato digno a los usuarios del transporte público. Estos serían asumidos por cada sindicato e incorporados a sus normas internas.
Incentivos a la capacitación	Ofrecer incentivos como acceso preferencial a licitaciones, renovación de unidades de transporte, etc. a los sindicatos que capaciten a sus choferes afiliados en temas de ética, trato al usuario,

	relaciones humanas.
Campañas educativas	Desarrollar campañas masivas de concientización orientadas a choferes y usuarios sobre la importancia de las buenas prácticas y el trato respetuoso en el transporte público.
Mesas de diálogo	Establecer mesas de diálogo permanentes entre dirigentes de los sindicatos, autoridades municipales y representantes de los usuarios para abordar problemáticas y mejoras en el servicio de transporte público.
Mayor fiscalización	Fortalecer los mecanismos de fiscalización del cumplimiento de rutas, estado de unidades de transporte y conducta de choferes sindicalizados, aplicando las sanciones correspondientes en coordinación con los sindicatos.

Fuente: Elaboración Propia.

4.8. Cobertura y Técnicas Ejecutoria

Para una efectiva implementación de la propuesta de Ley de Afiliación Sindical para Choferes de Transporte Público en La Paz y El Alto, se requeriría considerar los siguientes aspectos en cuanto a cobertura y técnicas ejecutorias:

Cobertura:

- La Ley debería aplicarse a todos los sindicatos legamente constituidos de transporte público urbano en las ciudades de La Paz y El Alto y otros departamentos.
- Los directos beneficiarios serían los choferes afiliados a estos sindicatos de ambas ciudades.

- También se beneficiarían indirectamente los usuarios del transporte público paceño y alteño.
- Para su implementación se requeriría la participación de los gobiernos municipales de La Paz y El Alto, así como de los órganos rectores de transporte.

Técnicas ejecutorias:

- Promulgación de la Ley por parte de la Asamblea Legislativa Plurinacional y su consiguiente publicación.
- Elaboración de reglamentos específicos para la ejecución de la Ley.
- Campañas informativas dirigidas a choferes, sindicatos y usuarios sobre la nueva normativa.
- Programa de capacitación a los sindicatos en los nuevos procesos de afiliación sindical.
- Adecuación de los sistemas administrativos de los sindicatos para adoptar los nuevos procedimientos.
- Puesta en marcha de instancias para la recepción de quejas y resolución de reclamos.
- Acciones de supervisión y fiscalización para garantizar el cumplimiento de la Ley.
- Canales de comunicación permanente con las organizaciones de la sociedad civil vinculadas al sector transporte.

Con una cobertura amplia y técnicas ejecutorias que involucren a todos los actores relevantes, se podría implementar esta propuesta legal de manera efectiva, generando cambios positivos en la afiliación sindical y el servicio de transporte público.

4.9. Factor Multiplicador y Condición de Vulnerabilidad

Para que la propuesta de Ley de Afiliación Sindical para Choferes de Transporte Público en La Paz y El Alto genere un factor multiplicador y aborde condiciones de vulnerabilidad, se podrían considerar los siguientes aspectos:

Factor multiplicador:

- La mejora en la afiliación sindical formal generaría un efecto positivo en cadena en las condiciones laborales de los choferes y en la calidad del servicio de transporte.
- Los beneficios de una mayor institucionalidad de los sindicatos se extenderían de los directamente afiliados a todos los choferes vinculados al transporte público.
- La adopción de buenas prácticas en el trato a los usuarios contribuiría a mejorar la convivencia social y la imagen del transporte público.
- Los impactos positivos servirían de modelo para impulsar mejoras en la afiliación sindical de otros sectores laborales.

Condiciones de vulnerabilidad:

- La Ley debería establecer medidas afirmativas que faciliten la afiliación de grupos vulnerables como mujeres, adultos mayores y choferes con discapacidad.
- Se requieren disposiciones para prevenir la discriminación en el acceso a los sindicatos.
- Deben crearse garantías explícitas de participación en los sindicatos para choferes de sectores históricamente excluidos.
- Es necesario sensibilizar sobre temas de género y diversidad a los choferes sindicalizados.
- Los mecanismos de quejas y reclamos de la Ley deberían tener procedimientos especiales para denuncias de violación de derechos humanos.

ANEXOS

GUÍA DE ENTREVISTA

Tema:
Normativa de ingreso a sindicatos de transporte para choferes en La Paz y El Alto
Objetivo:
Recabar información de diferentes actores involucrados para identificar aspectos a mejorar en los procesos de afiliación sindical de choferes en ambas ciudades, en busca de proponer una normativa que regule dichos procesos.
Datos del Entrevistado:
Nombre:
C. Junior Lopez Surco
Ocupación/Cargo:
Secretario de Regimen Interno
Lugar (La Paz o El Alto):
El Alto Vicha
Nombre del sindicato: Sindicato Mixto de Transporte Viacha

El propósito fundamental de esta investigación académica es contribuir a la identificación y resolución de diversas problemáticas y desafíos sociales que se experimentan cotidianamente en la población de las ciudades de La Paz y El Alto.

Preguntas:

1. ¿Cuál es el proceso actual para que un chofer se afilie a un sindicato sea de la ciudad de la Paz o el Alto?

R.- Presentar los documentos que pide el sindicato

2. Según su experiencia o norma interna, ¿cuáles son los principales requisitos y trámites que se solicitan?

R.- Tener la Licencia de Conducir actualizado, Fotocopia de Carnet, Antecedentes de tránsito

3. ¿Considera que este proceso es claro, accesible y ágil o que presenta vacíos que dificultan la afiliación? ¿Por qué?

R.- Si esta bien para mi parecer

4. Una vez afiliado al sindicato, ¿qué derechos adquieren los choferes y de qué manera el sindicato vela por ellos?

R.- Trabajar en sus líneas designadas y las rutas que tiene el sindicato

- Seguro Básico de Salud, y los navideños que se da a los choferes cuando ingresar, previo que tienen que estar al día en sus aportes

5. ¿Existen problemas frecuentes que enfrentan los choferes sindicalizados en su relación con el sindicato? ¿Cuáles son?

R.- Por problemas de trameajes

- Por falta de aportes

- Por falta de disciplinas

6. En su opinión, ¿qué aspectos de la normativa actual sobre afiliación sindical deberían modificarse o mejorarse?

R.- Talvez en la afiliación

7. ¿Considera necesario establecer requisitos diferenciados para La Paz y El Alto?
¿Por qué?

R.- Talvez en la ciudad de La Paz debería ser mas estricto

8. ¿Qué requisitos deberían solicitarse a los choferes para facilitar y formalizar su ingreso al sindicato?

R.- Licencia de conducir, fotocopia de carnet, documentos de la movilidad

9. ¿Qué proceso o trámites propondría para agilizar y mejorar la afiliación?

R.- Ninguna

10. ¿Qué mecanismos puede implementar un sindicato para garantizar los derechos de los choferes afiliados?

R.- Beneficios para acudir a las instituciones del estado

11. ¿Cómo debería un sindicato resolver problemas internos y atender reclamos de los choferes afiliados?

R.- Mediante los dirigentes, de cada modalidad del grupo dentro del sindicato trans, Viacha

12. En general, ¿qué esperaría usted de una normativa que regule la afiliación sindical de choferes en La Paz y El Alto?

R.- Una norma que sea mas confiable y que se acople a la realidad de transporte

13. ¿Los sindicatos de transporte en La Paz y El Alto brindan algún tipo de capacitación o charlas a los choferes sobre trato al usuario o pasajero? ¿Cómo son estas?

R.- a veces hay cursillos sobre código de transito pero no para los psajeros

14. ¿Existe algún código de conducta o normativa interna dentro de los sindicatos que regule cómo deben tratar los choferes a los pasajeros?

R.- Hay un reglamento interno dentro del Sindicato.

15. En su experiencia, ¿cuáles son los principales problemas o quejas sobre la atención y el trato que reciben los pasajeros por parte de los choferes afiliados a los sindicatos?

R.- No cumplimiento con las rutas indicadas

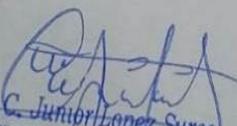
- El trato no es adecuado a veces, los choferes no son educados

16. En su opinión, ¿es necesario o importante que los sindicatos implementen talleres o capacitaciones periódicas para sus choferes afiliados sobre trato a los usuarios y relaciones humanas? ¿Por qué?

R.- Para que exista una buena relación.

17. Más allá de la capacitación, ¿considera preciso que exista una normativa legal o código de conducta que regule de manera más efectiva la forma en que los choferes sindicalizados deben tratar a los pasajeros? ¿Cómo podría implementarse?

R.- Mediante personas capacitadas en relaciones humanas, y el trato social y
Cursillos


C. Junior Lopez Surco
STRIO. DE RÉGIMEN INTERNO
SIND. MIXTO DE TRANSPORTE 'VIACHA'

BIBLIOGRAFÍA

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Antezana, J. y Condori, O. (2019). *Problemas en el transporte público en Bolivia*. Fundación Milenio.
- Aparicio Wilhelmi, M. (1989). *La libertad sindical*. Ediciones GPS Madrid.
- Arze, J.C., & Rossel, C. (2013). *Informalidad y sindicatos en el transporte público de La Paz y El Alto*. *Cuadernos de Economía*, 32(59), 121-158.
- Asamblea Constituyente. (2009). *Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia*. Gaceta Oficial.
- Asamblea Legislativa Plurinacional. (1939/2014). Ley General del Trabajo.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Prentice Hall.
- Boyer, R. (1986). *La teoría de la regulación: un análisis crítico*. Valencia: Edicions Alfons el Magnànim.
- Bravo Orellana, A. (2010). *Ingeniería de Tránsito, Teoría y Práctica*. Ediciones Jurídicas, Civiles y Sociales.
- Buchanan, J. (1984). *Politics Without Romance: A Sketch of Positive Public Choice Theory and Its Normative Implications*. En *The Theory of Public Choice II* (pp. 11-22). University of Michigan Press.
- Cabanellas, G. (1993). *Diccionario de Derecho Laboral* (Vol. 2). Editorial Heliasta.
- Cáceres, G. (2021). *Movilidad urbana sostenible*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Calderón, J. (2019). *Habilidades interpersonales en el transporte público*. Instituto Nacional de Capacitación.

- Campos, M. (2019). *Los choferes sindicalizados en Lima: ¿actores informales?* Revista de Estudios Sociales, 12(23), 72-83.
- Castro Silva, J. (2008). Transporte público: planeación, diseño, operación y administración. Alfa y Omega.
- Contreras, L. (2020). *Calidad de servicio en el transporte público urbano*. Economía y Sociedad, 18(3), 45-60.
- Córdova, E. (2021). Transporte público y gobernanza en La Paz y El Alto. Instituto de Investigaciones Sociológicas, UMSA.
- Cortés, A. (2018). Servicio y atención al cliente. Ediciones Administrativas.
- Dahl, R. A. (1985). *A preface to economic democracy*. University of California Press.
- Dahrendorf, R. (1959). *Class and Class Conflict in Industrial Society*. Stanford University Press.
- Delgado, A. (2022). *Los sindicatos de transporte público en la Ciudad de México*. Ediciones Eón.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., & Simões, A. (Eds.). (2009). Manual de psicología de la seguridad vial. Fundación MAPFRE.
- Dunlop, J. T. (1958). Industrial relations systems. *Southern Economic Journal*, 24(3), 269.
- Entrevista a C. Junior Lopez Surco, Secretario de Régimen Interno del Sindicato Mixto de Transporte Viacha. Realizada en septiembre 2023.
- Entrevista a Eleuterio Flores, Fiscal General de la Asociación de Transporte de Pasajeros "Mini Sur". Realizada en agosto de 2023.
- Entrevista a Pedro Mamani, Secretario General del Sindicato Mixto de Transporte "Héroes Eduardo Avaroa del Alto". Septiembre 2022.

- Estatuto de las Organizaciones Sociales (2019). Reglamento de Personalidad Jurídica.
- Fernández, G. (2022). *Calidad en el servicio de transporte público urbano*. Revista de Administración Pública, 5(2), 79-92.
- Flanders, A. (1975). *Management and unions: theory and reform of industrial relations*. Faber.
- González, F. (2021). *Condiciones laborales en el sector transporte de La Paz*. Trabajo Social, 13(2), 105-119.
- Grönroos, C. (1994). *Marketing y Gestión de Servicios: La gestión de los momentos de la verdad y la competencia en los servicios*. Díaz de Santos.
- Hidalgo, D. (2020). *Los usuarios y su percepción del servicio de transporte público*. Ciencia Ergo Sum, 23(3), 247-255.
- Honorable Alcaldía Municipal de La Paz (2004). *Reglamento Municipal para el Servicio de Transporte Público en Buses*. Decreto Municipal N° 031/2004.
- Honorable Concejo Municipal de El Alto. (2010). *Ley Municipal Autónoma N° 031*. Gaceta Municipal de El Alto.
- Honorable Concejo Municipal de El Alto. (2016). *Ordenanza Municipal N°036/2016*. Gaceta Municipal de El Alto.
- Honorable Concejo Municipal de La Paz. (2010). *Ley Municipal Autónoma GAM N° 087*. Gaceta Municipal de La Paz.
- Honorable Concejo Municipal de La Paz. (2022). *Ordenanza Municipal GMLP N° 005/2022*. Gaceta Municipal de La Paz.
- Hyman, R. (1975). *Industrial Relations: A Marxist Introduction*. Macmillan.
- Jaramillo, G. (2020). *El rol de los conductores en el transporte público urbano*. Revista Transporte y Ciudad, 3(5), 19-29.

- Kelly, J. (1998). *Rethinking industrial relations: Mobilization, collectivism and long waves*. Routledge.
- Kochan, T. A. (1998). What is distinctive about industrial relations research? En K. Whitfield & G. Strauss (Eds.), *Researching the world of work: Strategies and methods in studying industrial relations* (pp. 31-45). Cornell University Press.
- Laffont, J. & Tirole, J. (1991). *The politics of government decision making: a theory of regulatory capture*. *The Quarterly Journal of Economics*, 106(4), 1089–1127.
- Larson, R.C. (1987). *Perspectives on queues: social justice and the psychology of queueing*. *Operations Research*, 35(6), 895-905.
- Ley No. 351 (2013). *Ley General de Organizaciones Sociales*.
- López, G. (2018). *Participación democrática en los sindicatos de transporte público de La Paz* [Tesis de maestría, Universidad Mayor de San Andrés]. Repositorio Digital.
- Luhmann, N. (2007). *La sociedad de la sociedad*. Herder Editorial.
- Majone, G. (1994). The Rise of the Regulatory State in Europe. *West European Politics*, 17(3), 77-101.
- Mattern, S. (2020). *A City Is Not a Computer: Other Urban Intelligences*. Princeton University Press.
- Meadows, M.L. (2002). *Speed awareness and driving: the role of social deviance and violations*. En *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(4), 353-362.
- Medina, A. y Urquiza, G. (2021). *Hacia un nuevo modelo de transporte público*. *Corporación Andina de Fomento*.
- Mitnick, B. (1980). *The political economy of regulation*. Columbia University Press.

- Molinero Molinero, A. (1997). Transporte, espacio y equidad. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid.
- Navia, L. (2019). *Diagnóstico del sistema de transporte público en la ciudad de La Paz*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Norman, D.A. (2005). *El diseño emocional*. Por qué nos gustan (o no) los objetos cotidianos. Paidós.
- Nozick, R. (1974). *Anarchy, State, and Utopia*. Basic Books.
- Núñez, P. y Lavado, C. (2021). Gestión de habilidades blandas en choferes de transporte. Universidad de Lima.
- Offe, C. (1990). *Contradicciones en el Estado de Bienestar*. Alianza.
- OIT. (2007). *El transporte urbano y la movilidad de la población*. Oficina Internacional del Trabajo.
- OMS (2018). *Mejora del comportamiento en materia de seguridad vial: Manual de capacitación*. Organización Mundial de la Salud.
- Oosterhaven, J. (1999). *Transport Costs and the Pattern of Location*. European Regional Science Association.
- Organización Internacional del Trabajo. (1948). *Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación (No. 87)*.
- Osborne, D. & Gaebler, T. (1992). *Reinventing Government: How the Entrepreneurial Spirit is Transforming the Public Sector*. Addison-Wesley.
- Piore, M. J. (1975). Notes for a theory of labor market stratification. En R. Edwards, M. Reich, & D. Gordon (Eds.), *Labor market segmentation* (pp. 125-150). D.C. Heath and Company.

- Pojani, D. & Stead, D. (2015). Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities. *Sustainability*, 7(6), 7784-7805.
- Poulantzas, N. (1979). *Estado, poder y socialismo*. Siglo XXI.
- Prieto, J. (2020). *Trabajo Decente y Libertad Sindical en América Latina*. OIT Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
- RAE (2021). *Diccionario de la Lengua Española*. Edición del tricentenario. Actualización 2021. <https://dle.rae.es/>
- Ranney, T.A. (1994). Models of driving behavior: a review of their evolution. *Accident Analysis and Prevention*, 26(6), 733-750.
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Harvard University Press.
- Rimmö, P.A. y Åberg, L. (1999). On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2(3), 151-166.
- Rionda Ramírez, M. (2010). *Los transportes y las comunicaciones desde la perspectiva de la contabilidad nacional*. Ediciones Gernika.
- Román, C. et al. (2007). *Sistemas de Transporte Público: planeación, diseño, operación y administración*. Ediciones Gernika.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behavior. *Applied Psychology*, 46(3), 223-234.
- Salgado, J.F. (2007). *Psicología de la Conducta del Conductor*. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).
- Sandín, M. P., & Benito, R. M. (1995). *Investigación cualitativa en educación: fundamentos y tradiciones*. Madrid: McGraw-Hill.

- Schmitter, P. C. (1992). *Corporatism is dead! Long live corporatism!* Government and Opposition, 24(1), 54-73.
- Stigler, G. (1971). The Theory of Economic Regulation. Bell Journal of Economics and Management Science, 2(1), 3–21.
- Taylor, S. J., & Bogdan, R. (1986). Introducción a los métodos cualitativos de investigación (Vol. 1). Barcelona: Paidós.
- Thelen, K. (2004). How Institutions Evolve: The Political Economy of Skills in Germany, Britain, the United States, and Japan. Cambridge University Press.
- Tilly, C. (1978). *From mobilization to revolution*. McGraw-Hill.
- Trillo Párraga, F. (1990). *La organización sindical y el sindicato en la empresa*. Civitas.
- Vallés, M. S. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social: reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.
- Villar, J. (2020). *Beneficios del transporte público eficiente*. Revista de Ingeniería de Transporte, 24(5), 19-25.
- Wang, R. & Woo, M. (2022). *The equity and environmental benefits of urban public transport: A review*. Transport Policy, 112, 9-20.