

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



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

TESIS DE GRADO

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE
TRANSPORTE URBANO ESCOLAR PARA LA SEGURIDAD
DE LOS ESTUDIANTES DE UNIDADES EDUCATIVAS EN
EL MUNICIPIO DE LA PAZ”**

POSTULANTE : Univ. Flores Curo, Alberto Ariel

TUTOR : Dr. Sotomayor Terceros, Luis Osmar.

La Paz – Bolivia
2019

Dedicatoria

Con mucha gratitud y amor a mis queridos Padres, Victoria y Adolfo por su comprensión, sacrificio y apoyo constante durante mi formación profesional, enseñándome con su ejemplo la superación en todo momento y no dejarse vencer por las vicisitudes que surgen en la vida.

Agradecimientos

A mi tutor, el Dr. Sotomayor Terceros, Luis Osmar, muy cordialmente agradecerle por su colaboración y consejos, sin los cuales no se haría realidad este trabajo de investigación jurídica.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación tiene como objeto de estudio aspectos relacionados a la seguridad de estudiantes en edad escolar, incidiendo en la cantidad de tráfico y el aumento del parque automotor entre otros aspectos como ser los conductores, acompañantes y otros de seguridad vehicular, con el fin de demostrar que incluso con el nivel de seguridad actual, se ha generado situaciones de inseguridad jurídica en el transporte de servicio privado escolar, que debe ser regulado y reglamentado de manera específica, con el objetivo principal de preservar la vida y la integridad del ser humano. Los aspectos señalados se analizan en el presente documento de tesis de grado, con el fin de desarrollar mecanismos de seguridad y proteger la integridad física y mental de los usuarios que día a día hacen uso del transporte privado escolar sin tomar en cuenta la debida protección y garantías jurídicas, puesto que a la tierna edad que ellos tienen y al no contar con cierta protección necesaria tuviéramos que lamentar inconvenientes, pero que se pueden prevenir con normativa de seguridad.

Si bien en nuestra ciudad cuenta con normas y leyes que regulan este tipo de transporte, la ausencia de nuevas disposiciones legales no coadyuvan en la seguridad por no estar acorde a nuestra realidad, teniendo en cuenta el abuso y descontrol de operadores de transporte escolar, por la misma insuficiencia y necesidad de las normas. De igual forma, la actitud indiferente de la sociedad muestra claramente la aceptación de los tipos de servicio que se prestan en el municipio de La Paz, a vista y paciencia de la colectividad, debido a la falta de control institucional y políticas sociales que permitan normar y prevenir la poca consideración de algunos servidores de transporte escolar.

En este sentido, se pretende demostrar la necesidad de perfeccionar las normas relativas al transporte escolar, de manera que estas controlen, protejan y regulen su trabajo, abordando importantes temáticas, partiendo de la evolución del transporte en la historia, luego identificando las tipologías, causas y condiciones en las que transitan los estudiantes y haciendo un estudio comparado de la legislación existente, tanto a nivel nacional como internacional en materia del transporte escolar.

LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR PARA LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE UNIDADES EDUCATIVAS EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ

Índice General

	Pág.
RESUMEN.....	iv
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	1
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	2
2. PROBLEMATIZACIÓN.....	4
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	5
3.1. Delimitación temática.....	5
3.2. Límite temporal.....	5
3.3. Límite espacial.....	5
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA.....	5
4.1. Fundamentación.....	6
4.2. Importancia.....	7
5. OBJETIVOS DEL TEMA.....	8
5.1. Objetivo General.....	8
5.2. Objetivos Específicos.....	8
6. HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	9
6.1. Variables.....	9
6.1.1. Variable independiente.....	9
6.1.2. Variable dependiente.....	9
6.1.3. Nexo Lógico.....	10
7. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS.....	10
7.1. Tipo de Estudio.....	10
7.2. Diseño de investigación.....	10
7.3. Métodos.....	10
7.3.1. Generales.....	11

7.3.1.1.	Método Inductivo.....	11
7.3.1.2.	Método Sociológico.....	11
7.3.2.	Específicos.....	11
7.3.2.1.	Método de las construcciones jurídicas.....	11
7.3.2.2.	Método Exegético.....	12
7.3.2.3.	Método sistemático.....	12
8.	TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS.....	12
9.	POBLACIÓN.....	13
10.	MUESTRA.....	13
	DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA DE LA TESIS.....	15
	INTRODUCCIÓN.....	16
	CAPÍTULO I.....	18
1.	ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE ESCOLAR Y LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.....	18
1.1.	EL PRIMER BUS ESCOLAR EN AMÉRICA.....	18
1.2.	PIONEROS EN EL USO DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN AMÉRICA.....	18
1.2.1.	Evolución de los autobuses escolares en América.....	19
1.2.2.	Blue Bird Corporation y el autobús escolar.....	20
1.2.2.1.	El autobús escolar como alternativa de transporte en América.....	21
1.3.	ANTECEDENTES DE LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.....	22
1.4.	HISTORIA DEL AUTO TRANSPORTE EN BOLIVIA.....	24
1.4.1.	El autobús escolar en Bolivia.....	25
1.4.2.	Antecedentes de la seguridad del transporte en Bolivia.....	26
	CAPITULO II.....	27
2.	FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y DOCTRINARIOS DEL DERECHO AL TRANSPORTE, Y TRANSPORTE ESCOLAR.....	27
2.1.	DERECHO AL TRANSPORTE.....	27
2.1.1.	Los servicios públicos de transporte o contratación del transporte.....	27
2.1.2.	Evolución y noción del Servicio Público.....	28
2.1.3.	Caracteres de los Servicios Públicos.....	33
2.1.4.	Concepto de servicio público de transporte.....	35
2.1.5.	Evolución y situación actual del transporte Público.....	36

2.1.6.	Formas de prestación.	37
2.1.6.1.	Prestación por el Estado.....	37
2.1.6.2.	Prestación por terceros.....	39
2.2.	EL TRANSPORTE ESCOLAR.....	45
2.3.	Principales características del transporte escolar.....	47
CAPITULO III.....		49
3.	DERECHO A LA SEGURIDAD E INTEGRIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR.....	49
3.1.	CONCEPTO DE SEGURIDAD.....	49
3.1.1.	Etimología de la palabra “seguridad”.....	50
3.1.2.	El concepto de Seguridad Integral.....	50
3.1.3.	La seguridad como gestión.....	51
3.1.4.	La Seguridad es Administración.....	52
3.1.4.1.	El entorno.....	53
3.1.4.2.	El equipo de dirección.....	53
3.2.	SEGURIDAD INTEGRAL EN CENTROS EDUCATIVOS Y SU RELACIÓN CON EL TRANSPORTE ESCOLAR.....	54
3.2.1.	La seguridad y otros conceptos afines.....	55
3.2.2.	Concepto de seguridad integral.....	58
3.2.3.	El concepto de seguridad aplicado a los centros educativos y relación con el transporte escolar.....	60
3.2.4.	Perspectivas de análisis de la seguridad en centros educativos.....	64
3.2.4.1.	La perspectiva educativa.....	66
3.2.4.2.	La perspectiva psicológica.....	67
3.2.4.3.	La perspectiva organizacional.....	67
3.2.4.4.	La perspectiva política.....	68
3.2.4.5.	La perspectiva cultural.....	69
3.2.4.6.	La perspectiva de diseño.....	70
3.2.5.	El concepto de seguridad integral en centros educativos.....	71
3.2.6.	El transporte escolar como parte en los centros educativos, como factor de riesgos.....	76

3.3.	LA GESTIÓN INTEGRAL DE LA SEGURIDAD	77
3.3.1.	La gestión de la prevención	77
3.4.	La integridad física y la salud de las personas en el contexto nacional	79
3.4.1.	La seguridad vial en Bolivia	80
3.4.2.	Transporte escolar y seguridad vial	83
3.4.3.	La educación vial en los niños	85
CAPITULO IV		88
4.	ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR	88
4.1.	NORMATIVA POSITIVA VIGENTE NACIONAL.....	88
4.1.1.	Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.	88
4.1.2.	Código Niña, Niño y Adolescente N° 548	90
4.1.3.	Ley N° 031, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez.....	92
4.1.4.	Ley General de Transporte N° 165	92
4.1.5.	Ley Municipal Autónoma de Transporte y Transito Urbano N° 15	93
4.1.6.	Reglamento general de transporte y transito urbano N° 015.....	96
4.2.	LEGISLACIÓN COMPARADA RELACIONADA AL TRANSPORTE ESCOLAR	99
4.2.1.	Legislación del Perú.....	99
4.2.2.	Legislación de Chile	100
CAPÍTULO V		104
5.	FUNDAMENTOS SOCIALES PARA LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR ANTE LA INSUFICIENCIA DE NORMATIVA MUNICIPAL EXISTENTE	104
5.1.	FALTA DE SEGURIDAD Y MUERTE DE MENOR EN UN BUS ESCOLAR.	104
5.1.1.	Otros casos	105
5.2.	PERMISO PARA OPERADORES DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ.	106
5.2.1.	Requisitos.....	107
5.2.2.	Sanciones y multas.....	108

5.3. ASPECTOS IMPORTANTES QUE SE DEBE CONSIDERAR SOBRE UNA REGULACIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO ESCOLAR	108
5.3.1. Características y Requisitos	108
5.3.2. Requisitos de los conductores y propietarios.....	109
CAPÍTULO VI.....	111
6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL TRABAJO DE CAMPO	111
6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO.....	111
6.2. RESULTADOS OBTENIDOS.....	112
6.2.1. Primer grupo poblacional Padres de Familia y Estudiantes Usuarios.	112
6.2.2. Segundo grupo poblacional Choferes y Propietarios que prestan el servicio.....	118
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	124
CONCLUSIONES	125
RECOMENDACIONES.....	127
PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL.....	129
PROPUESTA NORMATIVA PARA: LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR	130
ANEXO.....	140

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR PARA LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE UNIDADES EDUCATIVAS EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Los padres de familia de escolares que hacen uso del servicio privado de transporte escolar en buses o minibuses, generalmente no se percatan de la seguridad que deba tener este tipo de transporte, factor que en algunas ocasiones han generado una serie de riesgos y hasta la pérdida de vida en algunos casos, cuando menores sacaron la cabeza por la ventanilla:

“Una estudiante de diez años, que cursaba el 5° de primaria en la unidad educativa Domingo Savio de la zona Sur de La Paz, perdió la vida el 25 de marzo de 2014 en un accidente de tránsito en inmediaciones del establecimiento. Según el relato policial, la niña sacó su cabeza por la ventana del bus escolar cuando el vehículo emprendió la marcha, y se golpeó contra un árbol. De acuerdo con allegados, la menor habría intentado llamar a su hermano menor”.¹

A consecuencia de ello se promulga la Ley Autonómica Municipal N° 015, ley de Transporte y tránsito urbano, que regula el Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros y el Servicio Privado de Transporte Urbano Escolar, donde el municipio por competencia exclusiva se atribuye regular el servicio de transporte urbano escolar, que en la parte pública establece una serie de reglas para su aplicación, sin embargo, con relación al Servicio Privado de Transporte Urbano Escolar, establece algunos mecanismos jurídicos de regulación respectiva para garantizar la seguridad de los estudiantes, no obstante a su vez

¹ La Razón: Una niña muere en un bus escolar, por: La Razón (Edición Impresa) / Juan René Castellón / ciudades, accidente, La Paz, 26 de marzo de 2014

presenta también vacíos legales el cual impide una mejor garantía en la seguridad de los estudiantes.

Es así que, desde la gestión 2015 según declaración del entonces director Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, Rubén Zegada, los vehículos del transporte escolar deben cumplir al menos cinco requisitos de seguridad, para resguardar a niños y jóvenes que utilizan ese servicio, desde el inicio de clases:²

"Hemos tomado una acción preventiva en este caso. Vamos hacer ese énfasis, queremos llegar a los medios y demostrar cuales son los requisitos mínimamente de seguridad".

Precisó que los conductores que manejan un motorizado del transporte escolar deberán cumplir:³

- Primero deben tener un sistema automático para abrir las puertas o puerta de acceso del vehículo.
- Segundo las ventanas deben tener una abertura horizontal o vertical, de 10 centímetros, para evitar que los niños o jóvenes saquen su cabeza o manos por la ventana.
- Tercero, el vehículo que tenga un sistema de alarma, para cuando esté dando retro.
- Cuarto, que tenga un asistente esto para vehículos una capacidad de 20 a 25 pasajeros, para que se pueda asegurar que los niños estén en su asiento.
- Quinto, que el conductor tenga conocimiento de psicología vial para que pueda tomar acciones con el tipo de pasajeros que va transportar, en este caso estudiantes de primaria y secundaria.

² Agencia Boliviana de Información: Tránsito: vehículos del transporte escolar deben cumplir cinco requisitos de seguridad, La Paz, 30 de enero de 2015. Declaración de director Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, Rubén Zegada.

³ Agencia Boliviana de Información: Tránsito: vehículos del transporte escolar deben cumplir cinco requisitos de seguridad, La Paz, 30 de enero de 2015.

Bajo este contexto también los conductores del Transporte Escolar deben conocer sobre educación vial y sobre mecanismos de seguridad de su vehículo, tanto disposiciones oportunas que coadyuven a la seguridad de los usuarios siendo estos los estudiantes.

Sin embargo hasta la gestión pasada (2018) en la ciudad de La Paz alrededor de 250 vehículos escolares que si bien están registrados en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, dicho registro no es suficiente, incluyendo las tarjetas de identificación o de operaciones, porque en muchos casos los buses no responden al protocolo del transporte automotriz escolar⁴ establecido en la Ley Autonómica Municipal N° 015, y redundo, debido a que en lo inherente al Servicio Privado de Transporte Urbano Escolar, se vulnera las exigencias, haciendo que sea necesario su incorporación, aplicación y funcionalidad efectiva de nuevas normativas que garantice la seguridad de los estudiantes de unidades educativas en la ciudad de La Paz, ya que “el tesoro más preciado de los padres son los hijos”

En consecuencia, partiendo de lo expuesto, se identifica el siguiente problema:

¿Por qué es necesario incorporar nuevos mecanismos jurídicos de regulación exclusiva de servicio privado de transporte urbano escolar en el municipio de La Paz?

2. PROBLEMATIZACIÓN

- a) ¿Cuáles son los antecedentes del servicio privado de transporte urbano escolar?
- b) ¿Cuáles son los fundamentos teóricos y doctrinarios para establecer los efectos y los derechos de los estudiantes como usuarios que garanticen su seguridad en condiciones especiales?

⁴ El Diario: Seguridad vial para transporte escolar, por: Jesús Dayler Zurita Saavedra, La Paz 21 de Junio de 2015.

- c) ¿Cómo puede la autoridad municipal garantizar los derechos a la seguridad física de los estudiantes escolares que hacen uso del servicio privado de transporte público?
- d) ¿Existen vulneraciones legales ante la regulación mínima para con el servicio privado de transporte urbano escolar?
- e) ¿Es necesario la incorporación de nuevos mecanismos jurídicos a este servicio privado de transporte urbano escolar?

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA

3.1. Delimitación temática.

La presente investigación está circunscrita al Derecho Municipal, circundada al área del derecho de transporte urbano escolar, y del derecho a la protección que garantice la seguridad de los estudiantes escolares del municipio de La Paz.

3.2. Límite temporal

La presente investigación toma relación de los datos comprendidos en los periodos de las gestiones de 2016 al primer trimestre de la gestión 2018, ya que en dichos periodos se estableció casos particulares inherentes a la problemática.

3.3. Límite espacial.

La investigación es realizada dentro los límites de la jurisdicción de la ciudad de La Paz, ya que es a este donde se presentaron casos facticos inherentes a la problemática. Además de tomar relación con otros antecedentes de índole histórica como referencia.

4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA

4.1. Fundamentación

La seguridad y funcionalidad del Transporte Escolar consiste en normas de conducta no sólo para el chofer, quien está a cargo de la conducción del vehículo, quien no debe por ejemplo fumar dentro del bus, no hablar por celular, tener un límite de velocidad de 30 Km por hora en avenidas y el bus no debe ser utilizado como transporte público, al ser condicionado sólo para transporte escolar, utilizando cada uno de ellos un cinturón de seguridad en cada asiento, cámara de seguridad y otros.⁵

El transporte escolar debe incluir una persona “acompañante”, que vele por el orden y la seguridad de los escolares dentro del bus, para recoger de la puerta de sus domicilios y dejar en puertas o al interior del establecimiento a los encargados de su recepción, según la nómina facilitada por el colegio. En el retorno, él o la acompañante debe verificar la entrega del menor a sus padres o a un familiar autorizado mayor de edad que aguarde en la puerta de su vivienda.

Los estudiantes deben ocupar sus asientos y colocarse el cinturón de seguridad, antes de que el vehículo inicie la marcha; asegúrese de que el material escolar (mochilas, carpetas y otros) se coloque en lugares adecuados y no genere riesgo para el estudiantado en el recorrido; evitar conductas violentas, irrespetuosas o que generen inseguridad (como desplazarse dentro del bus, sacar la cabeza o parte del cuerpo por las ventanas). Las ventanas para abrirse en este tipo de vehículos deben deslizarse de forma vertical (y sólo entre 10 y 20 cm.) con el propósito de evitar riesgo a los menores usuarios.

Ante la eventualidad de presentarse problemas mecánicos, de funcionamiento del bus o convulsiones sociales, los ocupantes deben permanecer en el interior del vehículo, salvo la gravedad del hecho, y el acontecimiento debe ser inmediatamente comunicado a la dirección del colegio o al coordinador de transporte, para ser auxiliados prontamente; el

⁵ El Diario: Seguridad vial para transporte escolar, por: Jesús Dayler Zurita Saavedra, La Paz 21 de Junio de 2015.

conductor deberá verificar el estado del bus y él o la acompañante proteger la seguridad de los alumnos exclusivamente.

Además cada bus debería presentar, entre otras, las siguientes características: Estar visiblemente identificado con un color establecido como medida de seguridad (como en el caso de los autobuses escolares de Norteamérica), con amplios letreros de transporte escolar de color negro, tanto en la parte delantera posterior y laterales, para que otros usuarios de la vía identifiquen al bus y le den preferencia en la circulación, al tratarse de menores en edad escolar.

Estar equipados con luces intermitentes de accionar automático en el momento que se abra cualquiera de sus puertas, tener salidas de emergencia; fuera de que el motorizado pueda circular, cuando tenga los registros de inspección vehicular, seguro contra accidentes de tránsito (SOAT), entre otros como el seguro contra incendios, desastres naturales, etc. y realizar sus controles técnicos mecánicos permanentemente.

La seguridad y protección de niños y niñas escolares es una tarea de todos y comienza desde el hogar, donde se debe inculcar valores morales, de trato social y roles al interior de la sociedad. Asimismo, los centros escolares deben enriquecer y fortalecer valores y nuevos conocimientos de los escolares, donde se inculque normas de educación vial para un adecuado comportamiento en la vía pública.

4.2. Importancia

A partir de la vigencia de la nueva Constitución Política del Estado establece una serie de derechos, como los derechos a la seguridad, a los derechos humanos y sobre todo de los derechos a la educación y garantizar esa educación desde todo ámbito de competencias, por ello, se asignan en materia de educación y transporte competencias exclusivas de los Gobiernos Autónomos Municipales, y dentro de esas competencias el rol de las autoridades no solo es garantizar su seguridad mediante normas que respondan para proteger a todos los

ciudadanos, principalmente a los más vulnerables, como en este caso, se debe aplicar un trabajo eficiente que genere seguridad a los educandos, apoyados por la comunidad estudiantil en general. En caso contrario, en las actuales condiciones en las que se transporta a los escolares, se pone en riesgo la vida e integridad de los grupos más frágiles en materia de transporte, quienes deben ser protegidos y no sólo transportados como si fueran pasajeros adultos. Padres de familia, empresarios del ramo y conductores deben permanentemente fortalecer sus conocimientos, aptitudes y pericias conductivas asistiendo a los cursos de capacitación.

Por lo tanto, este tipo de investigación es muy importante, como una medida preventiva, para garantizar una mejor calidad de vida que responda al transporte escolar en condiciones de seguridad que hacen uso del Servicio Privado de Transporte escolar en el municipio de La Paz.

5. OBJETIVOS DEL TEMA

5.1. Objetivo General

- Demostrar y proponer las razones por las cuales es necesario incorporar nuevos mecanismos jurídicos de regulación del servicio privado de transporte urbano escolar, con el fin de garantizar la seguridad de los estudiantes de unidades educativas en el municipio de La Paz.

5.2. Objetivos Específicos

- Identificar los antecedentes del servicio privado de transporte urbano escolar.
- Determinar los fundamentos teóricos y doctrinarios para establecer los efectos y derechos de los estudiantes como usuarios que establezcan las garantías a su seguridad en condiciones especiales.

- Identificar si existen normas y de qué forma garantizan los derechos de la seguridad física de estudiantes que son usuarios del servicio privado de transporte urbano escolar.
- Analizar el marco jurídico nacional e internacional sobre el servicio privado de transporte escolar.
- Describir y analizar mediante un estudio de trabajo de campo los índices de seguridad que ofrece el servicio privado de transporte urbano escolar, para determinar si es necesaria la incorporación de nuevos mecanismos legales de regulación.

6. HIPÓTESIS DE TRABAJO

“La incorporación e implementación de nuevos mecanismos jurídicos de regulación de servicio privado de transporte urbano escolar en el municipio de La Paz tiene la finalidad de garantizar la seguridad, vida y salud de los estudiantes de unidades educativas en el Municipio de La Paz”

6.1. Variables

6.1.1. Variable independiente

La variable independiente está constituida por:

La incorporación e implementación de nuevos mecanismos jurídicos de regulación de servicio privado de transporte urbano escolar en el municipio de La Paz

6.1.2. Variable dependiente

La variable dependiente está constituida por:

Garantizará la seguridad, vida y salud de los estudiantes de unidades educativas en el Municipio de La Paz.

6.1.3. Nexo Lógico

La variable dependiente está constituida por:

Garantizará

7. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS

7.1. Tipo de Estudio

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

7.2. Diseño de investigación

No experimental: Ya que no se realizará pruebas de análisis de tipo experimental, o de laboratorio sociológico, basándonos en aspectos bibliográficos históricos, casos fácticos y en el análisis de las fuentes a recopilar en las encuestas y entrevistas.

7.3. Métodos

Los métodos empleados en la presente investigación estarán circunscritos a la demostración de los objetivos, como de la problemática, en función de la hipótesis, para lo cual se tomarán los siguientes métodos:

7.3.1. Generales

7.3.1.1. Método Inductivo

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

7.3.1.2. Método Sociológico

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

7.3.2. Específicos

7.3.2.1. Método de las construcciones jurídicas

Se empleará este método sistemático. Para no llevar a una confusión entre las instituciones, éstas deben ser agrupadas, creando:

- Una estructura con base en todas las instituciones que tengan que ver con una rama del Derecho. Por ejemplo, se debe unir Derecho al transporte con el transporte de estudiantes de unidades educativas, dentro de las competencias exclusivas municipales.
- Sus principios y reglas generales deben ser aplicables a todas las instituciones y variables que se aplican al estudio para generar las políticas y medidas objeto del presente estudio.

7.3.2.2. Método Exegético

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

7.3.2.3. Método sistemático

El Método sistemático, aplicado por Zacharias, consiste en:

La agrupación de normas que tengan un mismo fin. Por ejemplo, se agrupa normas de Derecho Municipal:

- El conocimiento de la estructura de la norma.
- El análisis de la estructura (requisitos, elementos, efectos), y
- La explicación de la naturaleza jurídica.

Se incluye a las Instituciones un conjunto de principios o elementos, por ejemplo, de la seguridad de los estudiantes que hacen uso del transporte privado urbano escolar, dentro del Derecho Municipal.

8. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS

Las técnicas a utilizar en la presente investigación son:

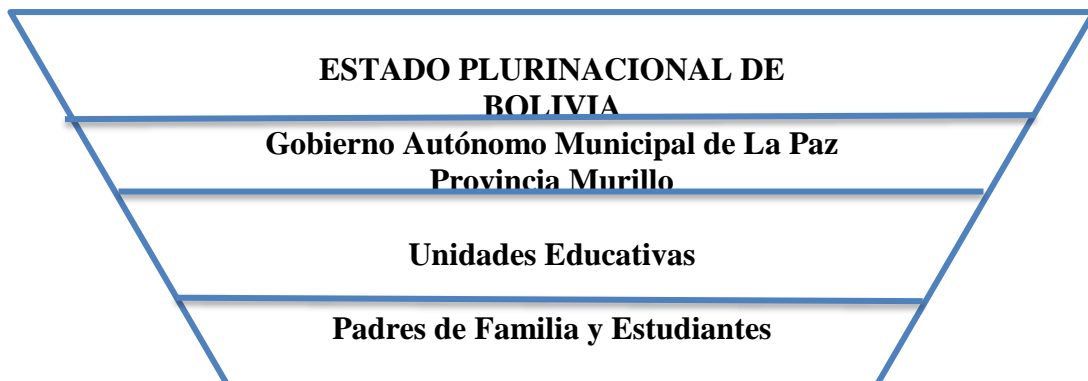
- Revisión bibliográfica.- En el campo de recolección de datos doctrinarios y fundamentos jurídicos, en base a libros y publicaciones.
- Revisión de documentos.- En la selección y discriminación de documentos, inherentes a los procesos legales en los cuales se presentó dentro de la problemática.
- Trabajo de campo.- En la realización de encuestas.

Encuesta	Esta técnica fue utilizada para conocer la opinión de la población sobre el transporte privado escolar, basado en el uso de un cuestionario con preguntas formuladas que nos permitió recabar información individual de cada uno de los actores de nuestra investigación.
Observación	Esta técnica es la base que permite describir individualmente en definitiva el servicio privado de transporte urbano escolar, obteniendo a través de la observación una información empírica de manera objetiva.

9. POBLACIÓN

Se hará un estudio poblacional a Padres de Familia y Estudiantes Usuarios.

10. MUESTRA



NO PROBABILÍSTICO

Se tomará la muestra de una cantidad de 50 personas entre varones y mujeres de 10 a 55 años de edad por tener derechos la cual se divide entre 25 Choferes y dueños de Vehículos de transporte privado escolar y 25 usuarios y padres de familia.

ACTIVIDAD LABORAL DE ENCUESTADOS	DISTRIBUCIÓN DE FRECUENCIA
Choferes y dueños de Vehículos de transporte privado escolar	25
Usuarios y Padres de familia	25
TOTAL	50

FUENTE: instrumentos y población encuestada elaboración propia

**DESARROLLO DEL
DISEÑO DE PRUEBA DE
LA TESIS**

INTRODUCCIÓN

Cada día, estudiantes utilizan el autobús escolar para acudir al colegio y regresar a casa, estos autobuses y minibuses todos pertenecen a la flota de un servicio privado, misma que, realizan el servicio de transporte escolar, a unidades educativas privadas, de convenio y fiscal del Municipio de La Paz.

Tal y como muestran los casos de muerte de niños, violaciones, manejar en estado de ebriedad, falta de mecanismos y normas de seguridad, desarrollados en la presente investigación, se da clara cuenta de la inseguridad a la cual son expuestos los estudiantes escolares, dado que el autobús dedicado al transporte escolar es un medio de transporte seguro. Ahora los usuarios de este servicio en su mayoría niños y adolescentes también necesitan supervisión durante el uso de este servicio, esto debido a la vulnerabilidad de sus pasajeros y a las vías por las que se suele circular, necesita de una especial vigilancia para mantener estos niveles de seguridad.

Luego de tener el caso de muerte de una niña en la gestión del 2014, las autoridades ediles del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, dispusieron la creación de una Ley Municipal Autonómica y Transito Urbano, Ley N° 15, que regula la actividad del transporte urbano, donde establece pautas respecto al servicio privado de transporte escolar, empero, no se tiene medidas normativas acorde a las demandas de nuestra realidad para el servicio privado de transporte escolar, y si hay normas establecidas, estas no son obedecidas ni mucho menos acatadas, en consecuencia es imperante la creación de nuevas normas para los conductores de los motorizados que tengan a su cargo el transporte de estudiantes en horas de ingreso y de salida, es decir que deban cumplir ciertas normas y requisitos que posibiliten la garantía en el tema de seguridad integral y por sobretodo la seguridad física que deberán brindar a los estudiantes.

En este contexto, la presente investigación en sus capitulados expone los fundamentos para la regulación del servicio privado de transporte urbano escolar para la seguridad de los estudiantes de unidades educativas en el Municipio de La Paz.

CAPÍTULO I

(MARCO HISTÓRICO)

1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE ESCOLAR Y LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS.

1.1. EL PRIMER BUS ESCOLAR EN AMÉRICA

A partir de la concentración de la población en grandes ciudades ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. Las ciudades normalmente cuentan con extensas redes de autobuses y, en algunos casos, redes de metro para el desplazamiento de sus habitantes. Pero no siempre ha sido así...

Aunque está documentada la existencia de servicios de carruajes tirados por caballos desde comienzos del siglo XVI, el primer ómnibus moderno “escolar” no fue introducido hasta 1827, cuando George Shillibeer, un emprendedor fabricante de carrozas, estableció un servicio para una escuela cuáquera de Abney Park de Stoke Newington, al noreste de Londres, y fue diseñado para llevar a 25 niños.⁶

1.2. PIONEROS EN EL USO DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN AMÉRICA

Si bien el país pionero en hacer uso del transporte escolar fue Inglaterra en 1827, para la escuela cuáquera Newington Academy for Girls, los Estados Unidos comenzaron a hacer uso del mismo en torno al año 1880. Se trataba lógicamente de vehículos tirados por

⁶ <http://debates.coches.net27/05/2018/cuando surge el primer bus escolar-de la historia>

caballos cuya finalidad era facilitar que los niños que vivían en entornos rurales pudieran asistir a la escuela.

1.2.1. Evolución de los autobuses escolares en América

Al pasar el tiempo, los autobuses escolares fueron evolucionando a lo largo del siglo XX si bien han conservado elementos muy característicos, como la gran puerta trasera proveniente de los primitivos carros para el transporte escolar.

Uno de los primeros fabricantes fue la compañía Wayne Works que introdujo el uso de ventanillas de vidrio en 1920 en lugar de las cortinas enrollables de lona tradicionales, para desarrollar en 1930 el conocido como modelo Super Coach que podía transportar hasta 76 niños, siendo de mayor capacidad de la época.

En 1930 se produjo uno de los hitos más importantes al adoptar todos los fabricantes el modelo conocido como Top California, completamente metálico, que suponía un gran avance en la fabricación de vehículos.

La necesidad de establecer unos estándares llevó a organizar una conferencia en 1939 en el Teachers College de la Universidad de Columbia, en la que el Dr. Frank W. Cyr reunió a funcionarios de transporte, fabricantes de vehículos y empresas de pintura acordando 44 normas. Una de ellas es el uso del color amarillo por razones de seguridad vial, ya que se consideró que este color era fácilmente visible en los momentos del día de menor luminosidad, como el amanecer y atardecer.

Es también en los años 30 cuando aparece el modelo conocido como Style-Transit que permitía un mayor número de viajeros. Este estilo se hizo muy común en los años 50, al necesitarse vehículos que transportaran un gran número de niños nacidos en el baby-boom.⁷

El siguiente gran cambio vino con el desarrollo de una serie de normas de seguridad desarrolladas por el gobierno. Estas normas homogeneizaron, a nivel federal la altura, de asientos, espesor de chapa, resistencia a impactos, etc. de los autobuses escolares.

Desde entonces los autobuses escolares americanos han ido evolucionando adaptándose a las normas de seguridad vigentes, reduciendo el consumo de combustible y ganando en confort. Eso sí, conservando el color y líneas características que los hacen reconocibles en cualquier lugar del mundo.

1.2.2. Blue Bird Corporation y el autobús escolar

Originalmente conocida como el Blue Bird Body Company, esta empresa es un fabricante de autobuses estadounidense fundada en 1932 por Albert Luce, quien fue un empresario industrial diseñador de autobuses. Esta fábrica tiene sede en Fort Valley en Georgia y es la madre de los autobuses escolares en los Estados Unidos de Norte América. Todo comenzó en el año 1925 cuando Albert Luce tomo un Ford Modelo T y lo modifico convirtiéndolo en un autobús, que posteriormente vendió a uno de sus clientes quien lo adquirió para trasportar a sus empleados.⁸

⁷ <http://etrabus.es/27/05/2018/historia-de-los-autobuses-escolares-de-los-ee-uu/>

⁸ ARANGUREN, Ángel: “La fascinante historia de Blue Bird Corporation y el Autobús escolar”, 24 marzo 2018.

Fotografía 1: PRIMER AUTOBÚS ESCOLAR



Fuente: ARANGUREN, Ángel

Dicho autobús tenía un cuerpo muy interesante, era totalmente de madera, a pesar que por causa de los caminos rurales que debía enfrentarse el autobús, poco a poco comenzó a degradarse gracias a las duras condiciones del terreno. Esto trajo al señor Albert Luce a la reflexión quien posteriormente a este pequeño fracaso lo convirtió en un gran éxito, porque decidió modificar una vez más el autobús quitándole toda la madera, para luego colocarle acero y chapa en todo el cuerpo con un poco de madera pero como material secundario, trayendo como consecuencia que para el año de 1927 ya el autobús estaba listo y al servicio de actividades escolares.⁹

1.2.2.1. El autobús escolar como alternativa de transporte en América

Después de la segunda Guerra mundial se generó cambios que llevaron a los Estados Unidos a irse acoplando al crecimiento, sobre todo la población rural quien para ese entonces estaba en plena expansión, de tal manera que los jóvenes estudiantes ya estaban demandando alternativas de transporte.

⁹ *Ibíd.*

Fue allí donde Blue Bird no dejó escapar esa oportunidad de llenar un espacio en la necesidad de la población y ofrecer lo que sería y es hasta el día de hoy la solución al problema del transporte estudiantil, de tal manera que durante todo ese tiempo hasta el 1950 Blue Bird cambió exponencialmente convirtiéndose en una de los fabricantes de carrocerías más grandes de los Estados Unidos de Norte América.

Después de ese gran éxito y gran crecimiento cubriendo la demanda de transporte escolar, la compañía comenzó con un verdadero liderazgo en el mercado estadounidense e incluso a nivel internacional exportando autobuses a otros países, y no quedando conforme con esto la empresa decidió emprender otra aventura fabricando autobuses para otra esfera de la sociedad, como lo es el transporte público y privado fuera del ámbito escolar, cosa que también les trajo todos los éxitos que se tenían planteados. En la actualidad existen autobuses mucho más avanzados y con la misma durabilidad que cuando salieron a conquistar el mercado.¹⁰

1.3. ANTECEDENTES DE LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS

Para 1914 con la popularización de los vehículos escolares, muchos deseaban contar con ellos, sin embargo, por lo general algunos sectores de la población carecía de recursos para pagar por un lugar dentro de los primeros autobuses de transporte público construidos por la compañía Wayne Works.

Por este motivo, “los lugares” que ocupaban los infantes estaban en el perímetro del camión, literalmente afuera y expuestos a grandes peligros. Por supuesto, esto causó muchos accidentes, que se convirtieron en parte de la agenda de los estados.

¹⁰ *Ibíd.*

Fue hasta 1930 que se buscó regularizar en cierta forma a este tipo de transportes que aún no contaban con grandes recursos. Pensar que sería un transporte para un sector de la población que casi no contaba con dinero era un problema a resolver.

Aunque se construyeron transportes en forma exclusivos de los estudiantes el lío no estaba resuelto hasta que para 1939 en la Universidad de Columbia, el Dr. Frank Cyr, responsable de homologar este tipo de transportes, estableció tres características para la construcción de estos vehículos:¹¹

- Que fueran fáciles de reparar, con motores de fácil comprensión, lo más sencillos posible, para que su manutención implicará bajos costos al gobierno.
- Que pudieran transportar al mayor número de estudiantes posible, para reducir el número de traslados y unidades necesarias.
- Que fueran pintados con un color chillante y llamativo para evitar en medida de lo posible accidentes con otro tipo de vehículos.

En 1939, estos funcionarios de transporte que elaboraban un estudio para la Universidad de Columbia (Estados Unidos) se dieron cuenta con estupor de que existían severas normas federales sobre el transporte de ganado, de materiales peligrosos, de alimentos perecederos y hasta del alcohol..., pero ninguna ley se refería a los autobuses escolares americanos.¹²

Nada ni nadie controlaba los vehículos en los que las familias norteamericanas confiaban a diario el transporte escolar de sus hijos. El peculiar sistema escolar estadounidense que prima la escolarización local sobre cualquier otra premisa había relegado el tema a una cuestión doméstica, pero al filo de los años cuarenta ya era imprescindible tomar cartas en el asunto y unificar unos criterios de seguridad válidos para todo el país.

¹¹ Pérez, Diego: “La razón científica por la que los autobuses escolares son amarillos”, 24 de octubre de 2016.,Pag. 15

¹² De Matorrel, Gonzalo: “Por qué los autobuses escolares americanos son gigantes y amarillos”, revista: EL MOTOR, 23 de octubre de 2016.

El Dr. Frank Cyr a la sazón responsable de este grupo de especialistas reunió a fabricantes de vehículos, agentes de tráfico y empresas de pintura y estableció una serie de premisas básicas. Entre ellas destacaban que los nuevos School Bus debían ir pintados en colores de alta visibilidad y tenían que resultar muy fáciles de reparar, de modo que cualquier apartado taller de pueblo pudiera hacerse cargo de las operaciones básicas de mantenimiento.

Con relación al color, la normativa que dio comienzo a todo, establecida en territorio estadounidense, sólo recomienda el uso del color amarillo, su replicación es más un recurso de facilidad que de legislación. Por lo que los transportes escolares pueden presentar cualquier otra tonalidad visible, pero el amarillo quedó como una moda y recurso importante hasta nuestros días.

1.4. HISTORIA DEL AUTO TRANSPORTE EN BOLIVIA

Para Freddy Koch, al respecto menciona, la historia de los sistemas de transporte público en Bolivia se inicia muy temprano en 1909, en la ciudad de La Paz y luego en Cochabamba, Potosí y Oruro se instalan las primeras líneas de tranvía copiando de alguna manera el modelo de transporte europeo.

Posteriormente cuatro décadas después los gobernantes de turno desechan este novedoso sistema de transporte impulsados por millonarios intereses de fabricantes de automóviles y llantas, que pretendieron y lograron posicionarse en el mercado y convertirnos desde entonces en esclavos de su sistema de movilidad.

A partir de los cambios entran los vehículos automotores el cual evidentemente ofrecían una mayor versatilidad, podían dar servicio a nuevas zonas de la ciudad sin tender rieles y son autónomos en cuanto al uso de su combustible o energía, desconociendo en aquel entonces que este sistema se convertiría en mucho más contaminante y energéticamente

mucho más intensivo en su consumo. El sistema propuesto de buses de mediana capacidad (40 a 60 pasajeros) tiene una duración de otras cuatro décadas, tiempo en el que mucha gente viajaba en los buses colectivos de manera incómoda, ya que los sistemas estaban entrando en un colapso.

A raíz de ello se genera la liberación del transporte en los años 90 y el impulso de las tecnologías automotrices producidas en Asia propusieron para Bolivia un nuevo sistema de transporte: “el minibús” mostrando ante su antecesor mucha más versatilidad como primera ventaja, bajos precios que permiten crear libremente un sin fin de nuevas rutas, todos viajan sentados y coincidente con el propósito del gobierno de turno reducir el desempleo que angustiaba al país sobre todo con el debacle de la minería.¹³

A partir de la especialización, cada uno de los medios de transporte aporta ciertas ventajas, pero ninguno de ellos tiene todas las ventajas; por eso existe una cierta especialización en el uso de cada uno de ellos. Por ejemplo, el transporte vía terrestre genera la diversificación en sus distintos servicios sea de carga, y de transporte de servicio público masivo de corto, mediano y largo tramo.

1.4.1. El autobús escolar en Bolivia

En Bolivia específicamente en colegios particulares en cuanto al transporte escolar se inició con vehículos de los años 70 siendo góndolas que transportaban alrededor de 30 a 35 estudiantes el mismo que surgió por la demanda de trasladar estudiantes que vivían en lugares distantes, así mismo, padres y madres que necesitaban llevar a sus hijos al colegio, siendo una solución a los padres de familia, ya que sin el transporte escolar, generaba el dejar de trabajar para poderlos acompañar y niños que tenían que hacer malabares suicidas para subirse al transporte público o tener que caminar poniendo en riesgo su seguridad, se tomó la decisión de recurrir a las góndolas, que a su vez, generó una calidad educativa en los estudiantes y buen desarrollo de los estudiantes.

¹³ Koch Freddy “Proyecto aire limpio de cooperación Suiza” Suiza edición 2013, Pág. 8-9

1.4.2. Antecedentes de la seguridad del transporte en Bolivia

Con la nueva Constitución Política del Estado, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización y la Ley General de Transporte, se les otorgó a los gobiernos autónomos municipales, todas las competencias sobre el transporte urbano en su jurisdicción, rompiendo la dualidad existente hasta antes de este nuevo escenario con la Ex Superintendencia de Transportes, que también otorgaba licencias de operación a nivel municipal, de la cual se aprovecharon algunos dirigentes para obtener permisos de operación.

También otras instituciones públicas son las que rigen el sistema de transporte público urbano de pasajeros en cuanto a la regulación y control estos son, los gobiernos municipales, a través de su unidad especial de secretaria municipal de movilidad y la Policía Boliviana mediante el organismo operativo de tránsito.

De esta manera estas instituciones deben brindar protección de la vida, integridad física y salud de las personas con respecto al Estado Boliviano, de esta manera refleja la seguridad ciudadana, en efecto, debería ser una de las finalidades u objetivos principales del diagnóstico técnico vehicular y elemento central del control realizado por la Policía Nacional una vez que los vehículos se encuentran en circulación en la vía pública y su regulación por los gobiernos municipales.

Adicionalmente cuando empezó a crecer el parque automotor en Bolivia, no se consideró una inversión simultánea en las estrategias de seguridad vial y en el ordenamiento territorial.¹⁴

¹⁴ lapazcomovamos.org/breve-historia-y-retos-del-transporte-publico-urbano/15/08/2018

CAPITULO II (MARCO TEÓRICO GENERAL)

2. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y DOCTRINARIOS DEL DERECHO AL TRANSPORTE, Y TRANSPORTE ESCOLAR.

2.1. DERECHO AL TRANSPORTE.

2.1.1. Los servicios públicos de transporte o contratación del transporte.

Los servicios públicos para Dermizaki constituye el aspecto más importante de la actividad de la administración Pública, pues el objetivo primario es servir a la colectividad (nación, departamento, provincia o municipio) en las condiciones más ventajosas al interés público. Por esta misma razón Gastón Jéze menciona que “Derecho público y Administrativo es el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos.

Así mismo una cuestión que llama la atención, es que los temas públicos y privados del transporte se ven por separado, se tratan y se estudian en forma casi divorciada una de la otra, de ahí, y entendiendo que el contrato no es igual según que prime la autonomía de la voluntad absoluta que la fuerte injerencia del Estado a través de una doctrina muy discutida, pero que existe, tal como es la de los servicios públicos, puede ser aplicable o no a los contratos de transporte de pasajeros o de mercancías, cuestiones que habrá que dilucidar en función de la normativa existente, tanto en los planos locales, nacionales e internacionales.¹⁵

¹⁵ DERMIZAKI Peredo Pablo, Derecho Administrativo, Ed. J.V., 2004, Pag. 131

2.1.2. Evolución y noción del Servicio Público.

Enseña Escola,¹⁶ que “*al principio las necesidades y exigencias que actualmente son atendidas por los servicios públicos, eran satisfechas por medio de prestaciones y servicios que estaban a cargo de los propios interesados, o de otros particulares. Así, por ejemplo, quien necesitaba trasladarse o viajar, o atender sus dolencias o enfermedades, debía procurarse por sí mismo, o medio de sus parientes o amigos, los medios indispensables para ello, o recurrir a otros particulares que se iban dedicando a cumplir tales cometidos, de manera más o menos completa y adecuada. Como resulta fácil comprenderlo, esas necesidades y exigencias fueron variando y acrecentándose con el tiempo, paralelamente al desarrollo de los distintos grupos sociales y al aumento de la complejidad general de sus relaciones internas y externas. La tendencia a mantener en manos privadas la prestación de los servicios a los requerimientos existentes, que parecía como una consecuencia natural del liberalismo económico y de la libertad política entonces surgiente, sólo comenzó a revertirse cuando se advirtió la importancia que tenían esos servicios y los inconvenientes que se derivaban de su ejecución por parte de quienes tenían, como meta natural, la obtención de un lucro o beneficio, que no siempre se compadecía con la índole propia de tal prestación*”.

En efecto la noción de servicio público ha sufrido diferentes evoluciones doctrinarias y jurisprudenciales, desde quienes llegaron a considerarla como una institución, hasta las posturas más recientes que han limitado su alcance y noción.¹⁷ Así, Dromi,¹⁸ resume diciendo que sobre el concepto de servicio público se han formulado diversas concepciones que son las orgánicas, la funcional - material, la teleológica o finalista y las mixtas, pudiendo en consecuencia sistematizarse las interpretaciones en torno a los servicios

¹⁶ ESCOLA, Héctor J., Compendio de Derecho Administrativo, Ed. Depalma, Bs. As 1984, T 2, pág. 415 y ss.

¹⁷ Sobre la evolución de las diversas teorías acerca de este tema, véase MALJAR, Daniel Edgardo, Intervención del Estado en la prestación de los servicios públicos, Ed. Hammurabi, Bs. As. 1998; CITARA, Rubén Miguel, El Servicio Público, T 1, Ed. Ciencias de la Administración, Bs. As. 1995; SARMIENTO GARCÍA, Concesión de servicios públicos, Bs. As., Ciudad Argentina 1.996.

¹⁸ Dromi, Roberto Jose: El derecho público en la hipermodernidad: novación del poder y la soberanía, competitividad y tutela del consumo, gobierno y control no estatal, Ciudad Argentina, 2005. pág. 619 y ss.

públicos en forma negativa, cuando se plantea su crisis conceptual y la extinción o inutilidad de su noción; en forma positiva, ya sea con una interpretación máxima (que entiende que el servicio público es toda actividad del Estado, cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado), sea una interpretación media (que reduce el concepto a toda actividad de la Administración), o bien mínima (que es una parte de la actividad administrativa).

Creemos necesario, hacer una pequeña introducción al concepto de servicio público en nuestro medio, el concepto en el derecho americano (public utilities) para poder analizar así las concepciones que se han dado en nuestra legislación, generando la mayor de las veces una confusión incomprensible más que una discusión doctrinaria.

Podemos dividir en tres períodos las diferentes posturas económico - legislativas que se han dado en nuestro país respecto de los servicios públicos.

El primero de ellos es el llamado policial y de fomento al que podemos ubicarlo en la primera mitad del siglo XIX con sus fines de hacienda, defensa, justicia, en un marcado entorno ideológico del liberalismo en el que rol de los particulares era fundamental y se caracterizaba por el fomento de actividades a cargo de aquellos.

La segunda etapa se encuentra marcada por una fuerte injerencia del Estado no sólo en la regulación, sino también en la explotación de los servicios públicos.¹⁹

La tercera, se traduce en un régimen que a su vez plasma la idea de transferencia de los servicios públicos y su control por parte de órganos independientes de la autoridad, llamados entes reguladores, con un particular acento en la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios, debiendo actuar como órgano imparcial frente a estos, las privatizadas y el Estado.

¹⁹ CASSAGNE, Juan Carlos Estudio Preliminar, en ARIÑO ORTÍZ: Gaspar: La regulación económica. Teoría y práctica de la regulación para la competencia, Ed Abaco, Bs. As 1 996, pág. 32 y SS.

Algunos autores de los cuales hemos tomado base para desarrollar nuestra definición como son Bielsa, sostenía que el servicio público en sentido lato, era “toda actividad pública o privada, regulada por la ley (ley, decreto, ordenanza, siempre que el órgano que la regule sea competente), con el objeto de satisfacer necesidades colectivas. Distinguía entre servicios públicos propios, que “son los que presta o debe prestar el Estado directamente o por concesionario”, de los impropios “que son aquellos que tienen de común con los propios satisfacer en forma más o menos continuas necesidades colectivas, pero no es el Estado quien los presta ni los concede, sino que tan sólo los reglamenta”. Finalmente, sostenía que servicio público propio era “toda acción o prestación realizada por la Administración pública activa, directa o indirectamente, para la satisfacción concreta de necesidades colectivas, y asegurada esa acción o prestación por el poder de policía”.²⁰

Según Villegas Basavilbaso, señalaba que eran servicios públicos “toda la actividad directa o indirecta de la administración pública, con el objeto de dar satisfacción de necesidades colectivas, por un procedimiento de derecho público”.²¹

Para Grecca, quien la definición debía comprender tanto a los servicios públicos propios como impropios consistía en “toda prestación concreta del Estado o de la actividad privada, que tendiendo a satisfacer necesidades públicas, es realizada directamente por la Administración pública, o indirectamente por los particulares, mediante concesión, arriendo o una simple reglamentación legal, en la que se determinen las condiciones técnicas y económicas en que debe prestarse, a fin de asegurar su menor coste, efectividad y eficacia”.²²

Para Sayagués Laso, quien no compartía la distinción entre servicios públicos propios e impropios, lo definía como “el conjunto de actividades desarrolladas por entidades estatales o por su mandato expreso, para satisfacer necesidades colectivas impostergables mediante

²⁰ BIELSA, Rafael; Derecho Administrativo, Quinta edición T 1, pág. 476, Ed. Depalma, Buenos Aires 1.956.

²¹ VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, Derecho Administrativo, T 3, Ed. TEA, Bs. As. 1951, pág. 41.

²² GRECCA, Alcides, Derecho y Ciencia de la Administración Municipal, Ed. de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fé 1943, T 3, pág. 194.

prestaciones suministradas directa e inmediatamente a los individuos, mediante un régimen de derecho público”.²³

Para Canasi, servicio público era “la actividad estatal, o bajo su control, que tiene por objeto reglamentar tareas de necesidad pública, cuya utilidad efectiva surge de la forma regular y continua de su prestación, conforme a una regla de derecho preestablecida por la autoridad competente de carácter público”.²⁴

Así, entendemos que servicio público es toda actividad de prestación material, esenciales para la vida comunitaria, realizadas por el Estado o por su delegación y bajo su control, cuya titularidad es ejercida por él, bajo un régimen de derecho público con los caracteres de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, uniformidad, mutabilidad, calidad y eficiencia.

Decimos, actividad de prestación material, porque el objeto de los servicios públicos, es satisfacer necesidades colectivas, mediante las referidas prestaciones a través de un servicio o medio técnico (luz, agua, teléfonos, transporte), quedando excluidas en consecuencia las prestaciones de tipo social las cuales suelen ser distintas y variadas. Tampoco puede tratarse de prestaciones dinerarias, sino que deben ser actividades o bienes distintos al dinero.²⁵

Es decir los servicios públicos deben ser esenciales para la vida comunitaria, ya que no se trata de actividades esenciales al ser del Estado (llamados también cometidos esenciales de él), sino que para él son de mera utilidad pública, pero indispensables para la vida en sociedad, y que es el sustento para que las asuma en forma exclusiva, y este elemento, es el

²³ SAYAGUÉS LASO, Enrique; Tratado de Derecho Administrativo, T 1, pág. 58 y ss. Montevideo, Uruguay, 1954.

²⁴ CANASI, José, Derecho Administrativo, T 2, pág. 19. Ed. Depalma, Bs. As. 1974.

²⁵ SARMIENTO GARCIA, Los Serv. Púb. en Mundo Jurídico, ob. cit. pág. 49.

más variable, puesto que lo que hoy puede ser servicio público, mañana, tal vez ya no lo sea.²⁶

Los servicios deben ser realizados por el Estado o por su delegación y bajo su control, es decir puedan ser prestados por el Estado en forma directa, o bien que delegue en terceros esa prestación ya sea por concesión, permiso, habilitación, licencia o autorización, pero siempre bajo el control de él.²⁷ Cuya titularidad es ejercida por él, porque el Estado asume la titularidad de los mismos (*publicatio*) elevando determinada actividad que se desarrollaba por los particulares a la categoría de servicio público, mediante un régimen jurídico especial, que al decir de Cassagne,²⁸ no es otra cosa que un aspecto del régimen exorbitante o típico del Derecho Administrativo, constituido por una serie de prerrogativas, obligaciones y garantías.²⁹

Es un régimen de derecho público, puesto que los servicios públicos se rigen por normas de Derecho Público, con prescindencia que en determinados casos se le apliquen normas y principios derivados del derecho privado.

De tal manera *“El servicio público se regula por normas de Derecho público, para garantizar la plena satisfacción del interés general. A esos efectos, esta técnica posibilita la aplicación de las potestades públicas, como la expropiación, servidumbres y limitaciones de la propiedad, uso especial de bienes públicos, sanciones administrativas y aún penales, etc.”*³⁰

²⁶ MALJAR, ob. cit. pág. 320.

²⁷ MARTINEZ, Patricia; Sistemas de Control en los Servicios Públicos Privatizados, AAVV, Los Servicios Públicos, Ed. Depalma 1.994., pág. 123.

²⁸ Ob. cit. pág. 433.

²⁹ MALJAR, ob. cit. pág. 319.

³⁰ MALJAR, ob. cit.

2.1.3. Caracteres de los Servicios Públicos.

Los caracteres de los servicios públicos, tampoco son unánimes en la doctrina, puesto que varían en función de los diversos autores en torno del tema.³¹ Para nosotros, tal como lo hemos expresado en nuestra definición de servicios públicos, son:

Continuidad, viene derivada de la necesidad de satisfacer sin interrupciones el servicio, que ha justificado la elevación de una actividad como servicio público. Indica que el servicio debe prestarse toda vez que la necesidad que se cubre se haga presente, es decir oportunamente. La continuidad puede ser absoluta o relativa. Absoluta es el caso del servicio de luz o agua, que no admiten interrupciones, y la relativa es aquella que si admite a las mismas, tales como el de transportes, o el de bomberos. Derivado de este principio, surgen algunas particularidades que hacen a la naturaleza de las prestaciones de los servicios públicos, como la prohibición o limitación del derecho de huelga,³² un régimen especial en materia de quiebras,³³ la inembargabilidad de los bienes afectados al servicio, limitaciones al *ius dispoenendi*,³⁴ una protección penal en muchos casos, etc.

Regularidad, es decir que debe ser prestado conforme a reglas preestablecidas o a normas determinadas o lo que es lo mismo, todo servicio público debe ser en cuanto a su funcionamiento, normado por disposiciones que rijan al mismo. Es el ritmo o equilibrio con que se presta el servicio. No debe confundirse la regularidad con la continuidad. La diferencia entre continuidad y regularidad, en materia de servicios públicos de transporte por ej., hace a que la primera mira la no interrupción de los servicios y la segunda al cumplimiento de los horarios fijados por la administración (así, por ej, el concesionario que

³¹ BIELSA, ob. cit. T 1, pág. 483.

³² Al respecto, CASSAGNE, ob. cit. T 2, pág. 434.

³³ GRECCO, Carlos Manuel, Aproximación al régimen jurídico de los bienes afectados al servicio público en GRECCO, Carlos y MUÑOZ, Guillermo; Fragmentos y testimonios del Derecho Administrativo, Bs. As., Ad hoc.1.999., pág. 420.

³⁴ GRECCO, ob. cit, pág. 417, dice que “es criterio general la inembargabilidad de bienes afectados a un servicio público, pues la posibilidad de una afectación real de garantía es inhibida sobre la base de una afectación previa al cumplimiento de un fin público de interés general, incompatible con afectaciones posteriores”.

no cumple con la cantidad de frecuencias pactadas o no cumple con los horarios aprobados por la autoridad, no está cumpliendo regularmente el servicio).³⁵

Generalidad, es que el servicio pueda ser exigido y usado por todos los habitantes, ya que ha sido establecido o regulado por el Estado para satisfacer una necesidad general o colectiva. Frente a ese derecho subjetivo de exigir el usuario la prestación del servicio existe la obligación del Estado o del particular autorizado de prestarlo correctamente.³⁶

La obligatoriedad, es inherente al servicio, por su propia naturaleza, la obligatoriedad de la prestación y su exigibilidad por parte de los usuarios, es la contracara de la generalidad.³⁷

La uniformidad, es la igualdad de trato en la prestación, significa el derecho a exigir y recibir el servicio en igualdad o uniformidad de condiciones sin discriminación ni privilegios, y es una regla de carácter general que no admite excepciones. Implica el derecho a exigir un trato digno y equitativo. Expresa Marienhoff, que *“la igualdad de trato que debe dárseles a los habitantes en la utilización de un servicio público, es un corolario del principio fundamental de igualdad ante la ley. En Francia, el Consejo de Estado declaró que la “igualdad” de los administrados y usuarios frente a los servicios públicos, constituye un “principio general de derecho”, temperamento que sirvió de base para resolver controversia llevadas a consideración del Tribunal”*.³⁸

La mutabilidad, sostiene Urrutigoity, no resulta difícil de explicar, ya que los servicios públicos resultan en sí variables por diferentes condiciones de tipos económicas, geográficas, culturales, ideológicas, etc. Este carácter explica por un lado el auge, noción, crisis del concepto y resurgimiento del concepto, y por otro, explica el hecho de que en

³⁵ ALTAMIRA, ob. cit.

³⁶ DROMI, ob. cit. pág. 625.

³⁷ DROMI, OB. CIT, pág., 625, agrega “Por su parte, el usuario no está, en principio, obligado a usar el servicio, excepto en algunos casos en que por el fin que el Estado persigue, el servicio es instrumento idóneo para alcanzar aquel fin, por ej., la instrucción primaria, que tiende al fin de la educación; la provisión de agua potable y las conexiones cloacales, que persiguen fundamentos de seguridad e higiene”.

³⁸ Ob. cit. T 2 pág. 77.

algún momento dado una determinada actividad sea considerada o elevada a servicio público y en otro momento, la misma actividad deje de serlo, o simultáneamente en un lugar puede ser considerada servicio público y en otro no.³⁹ Por último destaca que “la mutabilidad o variabilidad del instituto se advierte en aspectos tales como su noción, régimen jurídico, modos de gestión, retribución, etc.”.

Calidad y eficiencia, son los estándares que la sociedad exige en la función prestadora de servicios y que los prestadores, ya sea el Estado o particulares, no se pueden desentender de esas exigencias. Se trata de una actividad que ha sido reglada por el Estado a efectos de satisfacer necesidades colectivas, y estas son el medio para determinar la calidad y eficiencia del servicio.⁴⁰

2.1.4. Concepto de servicio público de transporte.

Como consecuencia de lo expuesto, formularemos nuestra definición de servicio público entorno de los servicios de transporte diciendo que es aquel servicio que presta el Estado por si o por terceros, bajo un régimen de derecho público, a efecto de satisfacer necesidades sociales en el traslado de personas o bienes, con las características de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, uniformidad, mutabilidad, calidad y eficiencia.

La definición expuesta, abarca cuatro aspectos sustanciales, a saber: la noción de servicio público, su carácter normativo publicista, los caracteres de la prestación y el hecho de la traslación.

En nuestro derecho, es dable distinguir la noción de servicio público respecto del poder de policía. En la primera, y por medio de la *publicatio*, se trata de actividades cuya titularidad

³⁹ Ob. cit. pág. 68.

⁴⁰ Conf. DROMI, ob. cit. pág. 626, quien funda estos caracteres como objetivo de esta “lograr una mejor calidad de vida, de modo que tales niveles de prestación son exigibles a todos los prestadores del servicio público (Estado, licenciatario, concesionario)”.

es de la Administración, cuyo ejercicio puede ser efectuado por ella o por terceros vinculados con esta por medio de contratos de concesión.

En tanto, el poder de policía es la regulación de derechos que originariamente sólo competen a los particulares mediante el dictado de una ley formal por la cual se justifica la intervención del Estado en la economía.

Maljar nos dice que “el primero supone la titularidad de la competencia (denominada aquí *publicatio*) por parte de la Administración Pública, el poder de policía regula mediante normas generales el ejercicio de las actividades que desempeñan los particulares en virtud del derecho de trabajar y ejercer libremente el comercio...”⁴¹

2.1.5. Evolución y situación actual del transporte Público

El sistema de transporte público en la ciudad de La Paz, sin duda es un problema complejo, con contrastes sobre el uso del suelo, sistema de circulación y la calidad de vida urbana en general, se refiere a la concepción y operación de los transportes públicos.

Operando sobre el concepto de la casi total desregulación, el sistema de transporte público no tiene ninguna característica de estructuración, sino una situación de casi “*laissez faire*” (dejar hacer), con resultados de servicio por debajo de patrones deseables de una calidad moderna y organizada.

El transporte público en La Paz sigue un modelo de equilibrio de mercado, también en este importante servicio de interés público, que hizo escuela en muchos países de América Latina, copiando de forma inadecuada los modelos neoliberales de países desarrollados.

⁴¹ MALJAR, Daniel Edgardo, Intervención del Estado en la prestación de los servicios públicos, Ed Hammurabi, Bs. As. 1.998, pág. 116.

Entre tanto la realidad latinoamericana en términos de ingresos, estructura urbana, costumbres de ciudadanía y entendimientos de derechos y deberes de aquellos que viven o administran las ciudades, no es la misma de los países de donde estos modelos fueron importados.

Se debe considerar que en algunos de estos países donde estos procedimientos fueron implementados, están ocurriendo cambios fuertes, con la reestructuración de la operación de los transportes públicos en base a rutas y líneas sin reglamento. Esto ocurrió porque se constató los elevados costos económicos y de contaminación urbana que los sistemas sin reglamentos están causando.

Para analizar, diagnosticar, elaborar un proyecto y después poder hacer las propuestas conceptuales del modelo de transporte público se debe iniciar con una caracterización general, sucinta, de relación de causa y efecto entre los diferentes aspectos involucrados.

Es oportuno mencionar que el transporte no es un fin en si mismo, sino una forma de que la población satisfaga sus objetivos económicos y sociales, o sea, el transporte es una demanda derivada.

2.1.6. Formas de prestación.

2.1.6.1. Prestación por el Estado.

Los servicios públicos de transporte, pueden ser prestados por el Estado⁴² o por particulares. Hace ya varios años y bastante antes de que se iniciaran a nivel mundial los llamados procesos de reforma del Estado, que terminaron siendo la transferencia de empresas públicas al sector privado que Escola, se refería diciendo que *“es innegable en la actualidad, que esta cuestión, objetivamente considerada, no es sino un problema de*

⁴² CASSAGNE, ob. cit., T1, cap. IV, DROMI, ob. cit. cap. I, SARMIENTO GARCÍA y ot. , Derecho Púb., ob. cit., pág. 641 y ss., y MALJAR, ob. cap. III.

*oportunidad, conveniencia y eficacia, existiendo servicios públicos que sólo pueden ser prestados por el Estado, otros que pueden serlo de manera indirecta o bajo el control más o menos activo del Estado , y otros por último, que pueden y aún deben mantenerse en manos privadas”.*⁴³

Por su parte, Sarmiento García, reduce el ámbito de actuación del Estado, creemos que correctamente a la prestación de los mismos a dos supuestos, 1) de incapacidad, insuficiencia o desinterés de los particulares, ya sea por falta de recursos humanos o económicos, o ya sea por falta de organización adecuada o falta de rentabilidad; y 2) en los casos en que se encuentre comprometidas la paz y la seguridad del Estado.

Respecto de la prestación de los servicios de transporte por el Estado, creemos conveniente reiterar, que su función natural del Estado, es la planificación estratégica, que no es otra cosa que la elaboración y ejecución de planes y proyectos.

Esa planificación no es autoritaria, no es meramente técnica, es democrática, es una planificación económica - social, concertada con los sectores de la producción, capital y el trabajo. Esto en resumidas líneas es la concepción que llevada al transporte sustentamos y propiciamos.

De ahí que sostenemos, cuando hablamos de servicios públicos, que se trata de una actividad Estatal prestada por sí o terceros tendiente a satisfacer necesidades de traslado de carácter general que siendo prestado por particulares requiere un estricto control de la autoridad.⁴⁴

Es así que el estado controla y vigila la economía y corrige las distorsiones que provoca el mercado en el transporte, asigna las rutas, fija las tarifas, la cantidad de unidades, la

⁴³ Ob. cit. T 2, pág. 416.

⁴⁴ SARMIENTO GARCÍA, Concesión de servicios públicos, Bs. As., Ciudad Argentina 1.996. pág. 23.

cantidad de frecuencias. Se desarrolla así una especie de industria del transporte que a la vez de ser fomentada por el Estado, éste la regula o controla.

Regulación no es protección a la ineficiencia de los prestadores, sino que debe ser entendida como una protección al usuario en primer lugar y en segundo una protección a los planes trazados y delineados por la Administración, de ahí que el estado tiene el deber de sancionar al ineficiente que no cumpla con las pautas de calidad y eficiencia que el medio social exige. Si la sociedad, por medio de impuestos invierte en infraestructura y obra pública, gastos de los recursos públicos, debe cuidarlos, no despilfarrarlo, solventando o esperando que el mercado corrija al ineficiente que contamina, rompe calles o hace uso inadecuado de puertos, aeropuertos, o cualquier otra infraestructura del transporte.

Esa es la función del Estado más que prestar el servicio, la de satisfacer necesidades de amplios sectores de la población y superar las deficiencias dadas en la prestación de estos servicios.

2.1.6.2. Prestación por terceros.

I. Concesión. Concepto, caracteres y elementos.

Cuando el servicio público es prestado por terceros, estos pueden asumir la forma de concesión, permiso o habilitación. Al respecto, y antes de abordar a cada uno, cabe señalar, siguiendo en esto a Cicero, la concesión de servicios públicos, ha sido definida por la mayoría de los autores tratados, pero a los efectos del mismo, seguimos la esbozada por Escola, en su Tratado Integral de los Contratos Administrativos, diciendo que es *“un acto de la Administración Pública por la cual ésta encomienda a un tercero la organización y funcionamiento de un servicio público en forma temporal, otorgándole determinados poderes y atribuciones a ese fin, asumiendo dicha persona la prestación del servicio a su propia costa y riesgo, percibiendo por ello una retribución, que puede consistir en el pago de un precio pagado por los usuarios, o en subvenciones o garantías que le fueran*

*reconocidas, o en ambas cosas a la vez, cumpliéndose el servicio público bajo la vigilancia y control de la autoridad administrativa”.*⁴⁵

La concesión, entonces aparece por parte de la Administración, una cesión en la explotación del servicio, sin que ello, bajo ningún aspecto importe una renuncia a la titularidad de los mismos, los cuales siempre quedan bajo la égida del Estado. Este criterio, dice Cicero siguiendo a Mairal, es el de la doctrina francesa, afirmando “*la actividad es netamente estatal, por eso lo presta el Estado, ya sea por sí o por medio de concesionarios*”.⁴⁶

Los elementos característicos del contrato de concesión de servicios públicos, son:

- a) Es un acto, que se regula por el derecho público;
- b) es otorgado por la administración, o sea por un ente estatal actuando en función administrativa;
- c) el beneficiario de la concesión es una persona, física o jurídica, privada o pública;
- d) mediante la concesión se otorga al concesionario determinados poderes o atribuciones, sin los cuales la ejecución se vería entorpecida;
- e) el concesionario desarrolla su actividad a su cuenta y riesgo, tomando a su cargo las consecuencias patrimoniales de la explotación, percibiendo una remuneración, que puede revestir distintas formas;
- f) la concesión siempre es temporal;
- g) la prestación del servicio se lleva a cabo bajo la vigilancia y control amplio e intenso de la administración pública.

⁴⁵ ESCOLA, Héctor J., Tratado Integral de los Contratos Administrativos, T 2, Ed. Depalma, Bs. As. 1.979, pág. 15.

⁴⁶ CICERO, Nidia K., Servicios Públicos; control y protección, co-edición de Ed. Ciudad Argentina y de la Fac. de Derecho y Cs. Sociales de la U.B.A., Bs. As. 1.996, pág. 44.

Los caracteres de este contrato son: bilateral o sinalagmático, oneroso, consensual, nominado, conmutativo, causal, de ejecución continuada o sucesiva, principal, de adhesión e *intuitu personae*.⁴⁷

Los elementos de este contrato son los sujetos que son dos, uno es el concedente, que es siempre el Estado, ya sea nacional, provincial (en el caso boliviano departamental) o municipal, o un ente autárquico, pero siempre actuando en función administrativa. El otro, es el concesionario, que es siempre un particular, que como hemos dicho al analizar los caracteres debe cumplir personalmente el servicio.

El otro elemento es la competencia - capacidad: es competencia, dentro de cada jurisdicción, ya sean departamentales o bien municipales. Respecto del concesionario, su capacidad se rige por el Derecho Privado, aunque en determinadas circunstancias, y debido a la propia complejidad de los servicios a prestar, el ordenamiento jurídico de Derecho Público, exige determinadas obligaciones.⁴⁸

Otro elemento es el consentimiento: siguiendo a Sarmiento García, diremos que el contrato de concesión queda perfeccionado “*cuando se produce el acuerdo o cesión de voluntades entre las partes, encontrándose por lo general las siguientes etapas: a) una propuesta u oferta de los interesados en la concesión. b) La adjudicación administrativa, que es la aceptación de aquella propuesta. c) La notificación de dicha adjudicación, con la que se perfecciona el contrato*”. El consentimiento como acto de la Administración, suele ser un acto complejo descompuesto en diversas fases más o menos numerosas, cada una de ellas con su propio acto. Objeto: es el de poner la prestación de un servicio público a cargo de una persona privada, física o jurídica, la que asume su realización por su cuenta y por su riesgo, bajo la supervisión y control de la Administración. Forma: no existiendo forma predeterminada, el principio que rige es el de la libertad de las partes al contratar, no

⁴⁷ ESCOLA, Tratado, ob. cit., T 2, pág. 15.

⁴⁸ Sobre si puede ser concesionario una persona pública estatal, véase ESCOLA, Tratado, ob. cit., T 2, pág. 44.

obstante ello, es recomendable la forma escrita. Ahora bien, a falta de dicha exigencia el contrato puede ser celebrado verbalmente.⁴⁹

Para Canosa, el servicio público, en definitiva, importa una calificación que en modo alguno supone la “estatización” de la actividad, sino que se enmarca dentro del concepto de limitaciones al ejercicio de los derechos a las que alude indirectamente al referirse a la reglamentación de dicho ejercicio.

Sostiene en este sentido que las antiguas leyes no contienen previsiones en el sentido de considerar el transporte terrestre como actividad estatal. Así cabe señalar que, en el caso del transporte automotor, esa actividad fue desarrollada por los particulares antes de la sanción de la ley que la regulara, y, luego de sancionado no cabe inferir, según el texto de la misma, la pretendida estatización de la actividad.

De ahí concluye que sería un verdadero exceso, sostener que por el solo hecho de haber considerado esa porción de la actividad como servicio público se produzca la denominada “publicación” de la misma, por lo que debe preguntarse si sería constitucional una ley que disponga que determinada actividad comercial o industrial es de titularidad estatal, hecho que lo lleva a concluir a que en modo alguno tenga lugar dicha posibilidad porque no se compadece con las garantías constitucionales.⁵⁰

Entendemos que la titularidad estatal de un servicio, no se encuentra reñido con los principios consagrados constitucionalmente. El Estado, en sus múltiples funciones y fines, los cuales no son pétreos, sino que cambian en el tiempo debe satisfacer las necesidades del bien común de sus habitantes.

⁴⁹ SARMIENTO GARCÍA, Concesión de Serv. Púb., ob. cit., pág. 68

⁵⁰ CANOSA, ob. cit, págs. 119 y ss.

Lo expuesto no importa sostener que cualquier actividad puede ser considerada servicio público y que detrás de la misma subyazca la titularidad del Estado, puesto que no sólo sería una cuestión de dudosa constitucionalidad, sino una barbaridad jurídica.

II. Permiso, licencia, autorización y habilitación.

En cuanto al alcance de cada uno de estos términos, contamos con diferentes aportes entre ellos Oliveri, nos menciona en lo específico del transporte por automotor que el término permiso es de *“un acto jurídico administrativo de naturaleza contractual, por el cual el Estado satisface necesidades generales valiéndose de la colaboración voluntaria de los administrados para la prestación de dichos servicios”*, concluyendo que al mismo se le aplican los principios doctrinarios y jurisprudenciales del contrato de concesión de servicio público. Agrega luego que en lo *“referente a las diferencias que existen entre el permiso entendido como concesión, respecto del permiso en sentido estricto y la habilitación, cabe expresar que el permiso-concesión es un acto complejo de naturaleza contractual, regulado por normas de derecho público, por el cual el Estado otorga el ejercicio de un servicio público a un particular para que lo preste a su propia cuenta y riesgo, quedando la remuneración a cargo de los usuarios que genera derechos y obligaciones recíprocos entre las partes, no es revocable por la Administración, y en caso de existir revocación por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, se genera el derecho a indemnización a favor del concesionario”*. En cuanto al mero permiso, sostiene que es *“un acto jurídico unilateral del Poder Público, en el cual el permisionario carece de derechos frente al Estado, actuando la administración dentro de la esfera de su poder discrecional y puede ser revocado en cualquier momento sin recurso alguno”*. Respecto de la habilitación, señala que la misma es *“la autorización genérica por la cual la Administración faculta a un particular a que pueda operar en la prestación de un determinado servicio, el cual no tiene carácter de servicio público, por lo que su permanencia o continuidad, resulta irrelevante para dicha Autoridad. Dicha habilitación se encuentra sujeta a la condición de que*

*satisfaga el cumplimiento de determinados requisitos específicamente, que posibilita al interesado el ingreso a un registro especialmente establecido al efecto”.*⁵¹

Canosa, siempre analizando el marco regulatorio de las actividades del transporte terrestre, distingue, la autorización, el permiso y la concesión.

La autorización según este autor, *“es el acto de la Administración que tiene como efecto jurídico habilitar a un particular para el ejercicio de un derecho propio y preexistente, de modo tal que podrá realizar una actividad no prohibida, habiéndose levantado la condición impuesta por la norma limitativa del derecho transformándose, por ende, su ejercicio en libre”*. Destaca que el hecho de que luego de haber sido obtenida la autorización por el particular, este asuma obligaciones posteriores en el cumplimiento de la actividad traducidas en la norma en mandatos y prohibiciones, las que por otra parte seguramente existirán y serán coincidentes con relación a otras actividades que no requieran acto previo de la Administración o cuando la intervención administrativa tenga otra modalidad.

La licencia, para Canosa, es como ha sostenido parte de la doctrina es una especie de comodín o híbrido sobre el cual se hacen jugar distintos institutos. Entiende que *“se la identifica con la autorización, en tanto se cumple con exigencias previas impuestas por ley para la realización de determinada actividad. Si quisiéramos precisar aún más, diríamos que la licencia es una autorización en la que se privilegian, en cuanto a los requisitos, las condiciones para conducir un vehículo. Es esta última la acepción que se utiliza en el autotransporte de pasajeros y de cargas por cuanto es requisito que se exige en las normas para conducir unidades la obtención de la licencia”*.⁵²

En nuestra opinión, la cuestión puede resumirse diciendo que la autorización o permiso puede definirse como el acto administrativo que habilita a una persona a ejercer un poder

⁵¹ OLIVIERI, ob. cit. pág. 99 y ss.

⁵² CANOSA, ob. cit. pág. 106.

jurídico o un derecho preexistente, y en el caso de estos servicios sujeto a determinadas reglas, en tanto la concesión es un acto administrativo que constituye en una persona un derecho del que carecía absolutamente, de modo que anteriormente, estaba radicado como derecho o facultad en un órgano de la administración pública.⁵³

La autorización o permiso, es un acto unilateral de la administración, aunque sea dictado a instancia del interesado, en tanto la concesión, que se causa en un contrato, es un acto bilateral, que genera derechos y obligaciones para ambas partes, sobre todo si se trata de la explotación de una obra o de un servicio público.

Los permisos pueden ser revocados unilateralmente, cuando el interés público lo exija, salvo que se hubiere acordado por plazo determinado o existan normas que limiten dicha potestad. Las concesiones que nacen de un contrato, se extinguen por las causales pactadas y por lo aplicable según la ley que rija en subsidio.

2.2. EL TRANSPORTE ESCOLAR

Se considera transporte escolar, al traslado de estudiantes desde el lugar de su residencia al respectivo centro de enseñanza y viceversa, tanto urbano, como interurbano, con reiteración de itinerario, mediante vehículos motorizados.

Ahora bien, diariamente niños y niñas estudiantes se desplazan en autobús escolar para acudir a su colegio. Por ello, se hace especialmente importante para las empresas y/o propietarios de transporte escolar la observancia y cumplimiento estricto de las normas en esta materia.

En concreto, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores determina entre otras cuestiones, las relativas a la antigüedad de los vehículos y sus

⁵³ DROMI, ob. cit, pág. 293, BUJ MONTERO, Mónica; en FARRANDO, Ismael y otros, Manual de Derecho Administrativo, Ed. Depalma, Bs. As. 2000, ob. cit. pág. 166 y ss.

características técnicas, los distintivos indicativos, las limitaciones de velocidad, el itinerario, paradas y duración máxima de los viajes, así como aquellas otras que afectan al propio conductor y al acompañante.⁵⁴

Pues bien, sobre la primera de las cuestiones, en muchas legislaciones se establece una antigüedad máxima de 10 años contados desde su primera matriculación, pudiendo incrementarse hasta los 16 años en el caso de que se trate de vehículos dedicados con anterioridad a la realización de esta clase de transporte.⁵⁵ Por su parte, en cuanto a las características técnicas ven el caso particular de los asientos enfrentados cerca de la escalera, así como los que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior situado a una distancia máxima horizontal de 80 centímetros entre la cara delantera del respaldo de un asiento y la posterior del que le precede, deberán contar con un elemento fijo de protección que proporcione a sus ocupantes un nivel suficiente de seguridad.

Asimismo, durante la realización de los servicios, los vehículos deberán encontrarse identificados por medio del uso de una señal (la cual podrá sustituirse por un dispositivo luminoso).

Por su parte, las paradas, en la medida de lo posible, deben estar ubicadas dentro del recinto escolar, y no siendo posible, se fijara de modo que las condiciones de acceso resulten lo más seguras posibles, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

En cuanto a la duración máxima del viaje, los itinerarios y horarios de los transportes deberán establecerse de tal forma que en circunstancias normales la permanencia de los menores en el vehículo no alcance una hora por cada sentido del viaje.

Por último, el transporte escolar y de menores exige la presencia a bordo del vehículo de al menos, una persona mayor de edad, idónea, distinta del conductor y acreditada por la entidad organizadora del servicio, salvo que expresamente se hubiera pactado que la

⁵⁴ Jiménez Montes, Lorena: “Condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores”, 30 de noviembre de 2016.

⁵⁵ Ibidem.

acredite el transportista, encargada del cuidado de los menores durante su transporte y las operaciones de acceso y abandono del vehículo, así como, en su caso, de la recogida y acompañamiento de los alumnos desde y hasta el interior del recinto escolar.

2.3. Principales características del transporte escolar

En cuanto a las características mínimas de seguridad son las siguientes

- Buses o vehículos conforme al diseño, características técnicas y de seguridad establecidas
- Prevención, protección y seguridad para evitar accidentes y/o contingencias
- Atención a la población escolar y/o estudiantil en todos los niveles del sistema educativo
- El asiento adecuado para seguridad
- Letrero visible externo e interno indicando la capacidad de pasajeros
- Ventanas corredizas con un límite de apertura máxima de 15 cm
- Buses y vehículos escolares con predominio del color amarillo y color negro a efectos de asociar precaución de tránsito y tráfico
- Sistema de GPS o GPRS, para monitoreo
- Extintores, botiquines de primeros auxilios
- Espacio para silla de ruedas
- Rampla o elevador para silla de ruedas
- Salida de emergencia, fácilmente identificables y de fácil manejo
- Cámara interna de monitoreo
- Cada menor dispondrá de su propia plaza o asiento.
- Fomentar la educación vial y normas básicas de circulación en los estudiantes
- Reserva de asientos para escolares o estudiantes con discapacidad

- Los itinerarios y horarios de aquellos transportes que tengan por objeto el traslado de los menores entre su domicilio y el centro escolar en que cursan estudios, deberán establecerse reglamentariamente.⁵⁶

⁵⁶ Ley Municipal autonómica N° 83 Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, 2014 Pág.8-9

CAPITULO III

(MARCO TEÓRICO ESPECÍFICO)

3. DERECHO A LA SEGURIDAD E INTEGRIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

3.1. CONCEPTO DE SEGURIDAD

Siempre que se aborda el tema de la seguridad se hace necesario recurrir a las definiciones que del vocablo se pueden encontrar.

Desde este punto de vista no podemos olvidar que el término seguridad no tiene un sentido concreto, por la misma extensión de su contenido, por lo tanto, sólo expresa de forma cualitativa y abstracta el concepto de seguro.

Es así como el diccionario de la Real Academia Española da el siguiente significado a la palabra “calidad de lo que es o está seguro”, como vemos la definición nos deja un poco confundidos.

Es de mucha importancia poder establecer una definición que realmente nos oriente, nos dé claridad y además nos ayude a poner en las manos de los actores la acción que se necesita para poder generar valor agregado.

La definición hecha por Green autor de *Introducción a la Seguridad* se ajusta más a los conceptos actuales de seguridad y señala que *“la seguridad en su sentido semántico y filosófico implica un ambiente relativamente estable y predecible en el cual un individuo o*

*grupo pueden desarrollar sus objetivos sin interferencia o daño y sin miedo a disturbios pérdidas”.*⁵⁷

3.1.1. Etimología de la palabra “seguridad”.

“Seguridad”, del latín: “*SECURITAS*” y su adjetivo “*SECURUS*”, que califica la condición de vivir “*SIN TEMOR*” o “*DESPREOCUPADOS*”, es un vocablo que por ser tan usado en la lengua general y cotidiana, define un concepto cuyos alcances, generalmente, no se analizan, porque suelen darse por sobrentendidos. Sin embargo, la experiencia demuestra que dicho término ha sido uno de los más problemáticos y difíciles de aceptar, tanto en la comunidad nacional como internacional.

3.1.2. El concepto de Seguridad Integral

Supone una aplicación globalizadora de la seguridad, en la que se tienen en cuenta los aspectos humanos, legales, sociales, económicos y técnicos de todos los riesgos que pueden afectar a todos los sujetos activos participantes en la actividad de una entidad.

Implicación de los diversos agentes sociales en los procesos de evaluación y prevención de riesgos. El futuro de la seguridad es la integración. Calidad, medio ambiente, seguridad laboral, son conceptos que se deben abordar de forma interrelacionada. La principal ventaja de la gestión integral es que permite a la dirección una visión global posibilitando el diseño de una estrategia corporativa única, optimizando el aprovechamiento de los recursos de trabajo.

⁵⁷ Rodríguez, Diofanor: “Fundamentos de la Seguridad Integral”, Colección Seguridad y Defensa, N° 28.

3.1.3. La seguridad como gestión

En el mundo de hoy, la gestión en general, de cualquier área, deben desarrollar y tener competencias para administrar, esto es para planear, organizar, dirigir, controlar; campo dentro del cual deben, en especial tomar decisiones y lograr los resultados esperados.

En el campo de la seguridad, las direcciones en los tiempos actuales enfrentan además factores de desconocimiento, confusión y cambios repentinos. Por esta razón, las personas responsables de dirigir la seguridad públicas o privadas deben tener un particular método de gestionar y una manera especial de pensar, dilucidar y proceder.

La gestión de seguridad está muy ligada al funcionamiento efectivo y eficiente de la seguridad y al logro de la misión para el cual fueron contratados. En gran parte, los resultados de seguridad dependen de la capacidad para alcanzar las metas a través de la cooperación voluntaria y el concurso de todos y cada uno de los actores.

Por obvias razones, para tomar decisiones y adelantar actividades de calidad, se hace necesario tener, además de una formación, unos muy buenos criterios de seguridad, un conocimiento con entendimiento de la filosofía administrativa de la organización de la que se hace parte, la concepción del equipo de trabajo basado en el factor humano y una buena concepción del trabajo que le permita ganar adeptos con apoyo efectivo por la visión y la misión de la seguridad (cultura de seguridad).

La evolución en el campo de la gestión de seguridad avanza hoy, hacia una división del trabajo, en el cual se conjugan una serie de roles interpersonales, que incluyen las visiones modernas de seguridad con las clásicas funciones de la administración. Así, el alma del accionar direccional de seguridad en el presente, según dicen algunos expertos, está en el visionar, imaginar, innovar, crear y hacer seguimiento para lograr un óptimo control.

3.1.4. La Seguridad es Administración

La gestión de Seguridad es en las organizaciones una parte integrante de la administración general y su evolución, al igual que otros temas como las finanzas o el mercadeo, ha ido de la mano con las teorías de la administración.

La administración siempre ha estado presente en la historia de la humanidad, desde tiempos inmemoriales. Y su desarrollo se ha apoyado en teorías de la administración, que han ido desde la administración científica, pasando por la escuela de las ciencias del comportamiento, para llegar a la escuela cuantitativa referida a la investigación de operaciones y las ciencias administrativas.

El ejercicio de la seguridad es una actividad cambiante, que busca integrar los procesos en una organización para luego consolidarse en el ámbito universal y por ello siempre será necesario buscar el apoyo de otras disciplinas, para lograr alimentarse de perspectivas y experiencias que resulten útiles en el mejoramiento continuo y para formular estrategias, para desarrollarlas a través de la táctica y para mejorar un proceso de toma de decisiones con acciones prácticas.⁵⁸

Cuando se parte del concepto de dirigir, que es parte fundamental de la administración, estamos diciendo también que nuestro foco de atención está referido a un conjunto de actividades, entre las cuales se pueden enumerar:

- 1) El entorno.
- 2) El equipo de dirección.

Referido a estas tres áreas existen unas habilidades propias para cada escenario que a continuación trataré de esbozar desde mi punto de vista.

⁵⁸ *Ibíd*em

3.1.4.1. El entorno

Aquí el objetivo principal del directivo de seguridad es la realización de un buen análisis de riesgos para que se le permita el desarrollo de estrategias de seguridad a futuro para la organización, obviamente logrando identificar claramente las tendencias (tecnológicas, políticas, sociales y económicas) de ese entorno.

Otro objetivo significativo aquí es quizás el hecho de lograr la búsqueda de información en el entorno donde se trabaja, esto a razón de satisfacer la demanda y las necesidades de los usuarios, teniendo en cuenta conceptos de calidad, costo y tiempo.

3.1.4.2. El equipo de dirección

El directivo de seguridad debe informarse de situaciones y enfoques que contribuyan de forma proactiva en el ejercicio más difícil de la labor, como lo es, la toma de decisiones. Además, debe exponer sus criterios y lograr escenarios de intercambio para solucionar situaciones de conflicto entre los integrantes del equipo de seguridad y otras dependencias de la organización, para con esto crear sinergias y compromiso con el programa de seguridad y el apalancamiento de la toma de decisiones.

En resumidas cuentas, se trata de avanzar en el uso de las comunicaciones interpersonales, el liderazgo, el manejo de conflictos, la toma de decisiones y además entender que a través del equipo se realizan las tareas propias de seguridad.

Por muchas razones no podríamos dejar de lado las habilidades como la motivación del equipo, la caracterización y el diagnóstico del problema y finalizar con una adecuada toma de decisiones.

3.2. SEGURIDAD INTEGRAL EN CENTROS EDUCATIVOS Y SU RELACIÓN CON EL TRANSPORTE ESCOLAR

La seguridad es un término controvertido, por cuanto no existe un consenso generalizado sobre su significado, adquiriendo un valor distinto en función de las ideas, cultura y percepciones individuales.⁵⁹ Habitualmente es utilizado en el lenguaje común en diversos contextos: seguridad humana, seguridad laboral, seguridad industrial, seguridad alimentaria, seguridad medioambiental, seguridad escolar, etc. Aunque todos comparten un mismo vocablo, las implicaciones de la seguridad según el adjetivo que lo acompaña son diferentes,⁶⁰ siendo necesario matizar su significado en función del ámbito en el que nos situemos.

Asimismo, cada persona entiende los términos «seguridad» y «seguro» con matices diferenciados, otorgando distinto valor a la expresión «sentirse seguro», razón por la que también es obligado clarificar el concepto desde un punto de vista terminológico.

¿Qué significa para una persona estar seguro y sentirse seguro en el mundo de hoy? Algunos pueden decir que tiene que ver con la protección, precaución y prudencia. Algunos pueden decir que su característica principal es la ausencia de miedo. Y otros, que han estudiado la condición humana, dirán que la seguridad implica el despertar del amor incondicional: el núcleo espiritual interior de aceptación, apreciación y compasión presente en todos los seres humanos, pero sobre el que a menudo no se habla o se solicita.⁶¹

Para adentrarnos en la gestión de la seguridad integral en centros educativos, es imprescindible clarificar qué entendemos por seguridad, así como definir otros conceptos

⁵⁹ Laborie, M.: La evolución del concepto de seguridad. Documento Marco 05/2011. Ministerio de Defensa. Recuperado de http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM052011EvolucionConceptoSeguridad.pdf, 2011.

⁶⁰ Baldwin, D.: The concept of security. *Review of International Studies*, 23(1),1997, pág. 5-26.

⁶¹ Beaty, J. J.: *Safety in preschool programs*. New Jersey: Pearson Prentice Hall. 2004, pág. 2.

que se le vinculan, centrándonos especialmente en las connotaciones que adquiere la seguridad en la esfera de los centros educativos y sus servicios.

En primer lugar, nos detendremos en conceptualizar, genéricamente, los términos seguridad y seguridad integral, para posteriormente definir y caracterizar la seguridad escolar y la seguridad escolar integral.

3.2.1. La seguridad y otros conceptos afines

En el lenguaje común, la seguridad es asumida como la cualidad de aquello que es seguro, tal y como recoge el Diccionario de la Real Academia Española:

Seguridad:

(Del lat. securitas, -ātis)

1) f. Cualidad de seguro.

Seguro:

(Del latín secūrus)

1) adj. Libre y exento de todo peligro, daño o riesgo.

6) m. Lugar o sitio libre de todo peligro.

8) m. Mecanismo que impide el funcionamiento indeseado de un aparato, utensilio, máquina o arma, o que aumenta la firmeza de un cierre.⁶²

Si consultamos el vocablo seguro en el mismo diccionario, nos encontramos varias entradas a destacar, pero que nos remiten al hecho de que la seguridad se asocia con la ausencia de peligro.

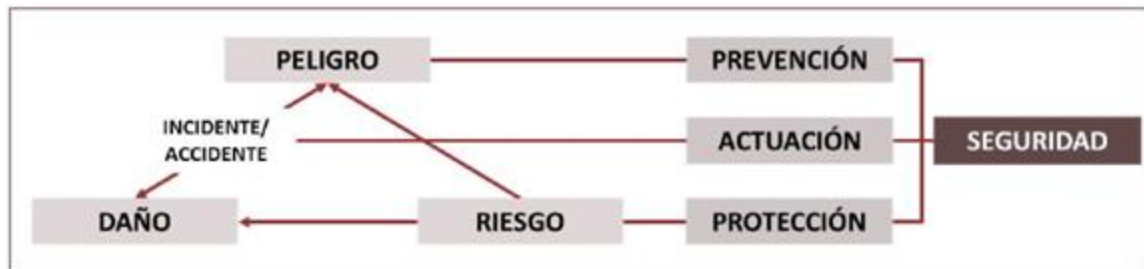
La idea básica que nos remite el término seguridad es el estado de estar libre de dolor, lesión o peligro. Para entender mejor qué es la seguridad y sus implicaciones es necesario definir qué entendemos por peligro, daño y riesgo:

⁶² Real Academia Española: Diccionario de la lengua. Madrid: Real Academia Española. 22ª ed. 2001.

- Peligro (en inglés, hazard): cualquier elemento, ya sea un material, equipo, método o práctica, capaz de producir daño o deterioro en la calidad de vida individual o colectiva. El peligro es constatable, gestionable y previsible.⁶³
- Daño (en inglés, damage): es la consecuencia negativa, para la seguridad y la salud, de la presentación de un peligro.
- Riesgo (en inglés, risk): es la posibilidad, alta o baja, de que alguien sufra un daño físico o psíquico por exposición a un peligro. Es la posibilidad de concreción de una amenaza.⁶⁴

La seguridad supone, por tanto, evitar la exposición a situaciones que pueden comportar un peligro (prevención), adoptar las medidas adecuadas cuando un riesgo no puede eliminarse (protección) y prever todas aquellas actuaciones a desarrollar cuando acontecen situaciones de peligro (actuación). En consecuencia, la seguridad implica prevenir, proteger y actuar, siendo la prevención y la protección dos cuestiones fundamentales en el campo de la seguridad.⁶⁵

Figura 1: SEGURIDAD Y CONCEPTOS AFINES.



Fuente: OCDE, 1994.

La prevención debe entenderse como el conjunto de medidas adoptadas o previstas con la finalidad de anticipar o actuar de manera calculada sobre la fuente de peligro, antes de que

⁶³ García-Hom, A.: Aprendiendo del futuro: gobernando la nanotecnología. Documento no publicado. 2012.

⁶⁴ European Agency for Safety and Health at Work [EU-OSHA]: La gestión de la seguridad y la salud laborales en el sector de la enseñanza. FACTS, 45, 2003, pág. 1-2. Recuperado de <https://osha.europa.eu/es/publications/factsheets/45>

⁶⁵ Organización para la cooperación y el Desarrollo Económico [OCDE]: Assurer le sécurité du milieu éducatif. Providing a secure environment for learning. París: OCDE. 1998.

éste se materialice. Hace referencia a la detección, evaluación y eliminación de riesgos, y sólo tiene sentido en aquellos fenómenos de los que disponemos de suficiente información para saber qué pasará y cómo debemos actuar frente a ellos para evitar la materialización de los daños que los acompañan.⁶⁶ E. Longás⁶⁷ añade que estas medidas se dirigen a evitar que un hecho no deseado suceda (antes), aumente (durante) o se repita (después), destacando el continuo de la prevención (ver Figura 2).

Figura 2: MOMENTOS DE LA PREVENCIÓN



Fuente: Rose, 2009.

También debemos considerar las acciones de protección, es decir el conjunto de medidas que se adoptan para hacer frente a un riesgo que no puede ser eliminado. Éstas actúan sobre la persona, a diferencia de las anteriores que actúan sobre el agente causante.

Por otro lado, la actuación debe ser entendida como el conjunto de procedimientos que una organización o individuo pone en marcha para hacer frente a una situación de emergencia (dar la señal de alarma, evacuar, etc.) con el objetivo de minimizar las consecuencias de los daños y pérdidas que se pueden generar, ya sean humanas o materiales. Dentro de estas actuaciones también se contemplan las acciones que los responsables de las organizaciones

⁶⁶ Op. Cit. García-Hom, 2012

⁶⁷ Longás, E.: Danys no intencionats dels alumnes: anàlisi de la seva incidència i propostes per a la seva prevenció. En J. Longás, Cap a la prevenció de riscos a l'escola (pp. 87-105). Barcelona: Cosetània. 2011.

o los propios individuos realizan para mantener la eficacia y operatividad de las normas y medidas preventivas.⁶⁸

Con lo anterior queda patente que la seguridad no es un parámetro objetivo ni una condición estática, sino que depende de las habilidades, ideas y capacidades cognitivas de los individuos y de las condiciones contextuales.

*La seguridad debe entenderse como el resultado de un proceso constante de ajuste entre las demandas externas, por un lado, y de las competencias individuales y las propias preocupaciones y las necesidades de los otros [...] La seguridad, en última instancia, no puede lograrse a menos que los interesados tomen parte y actúen por iniciativa propia.*⁶⁹

3.2.2. Concepto de seguridad integral

Al contrario de lo que pudiera parecer, el concepto de seguridad integral no es nuevo. A mediados de los 80' surgió la perspectiva integral de la seguridad como una respuesta política-administrativa al aumento de la preocupación hacia los temas de seguridad.⁷⁰ La seguridad ya no se consideraba un elemento que se refería a situaciones aisladas (seguridad técnica, seguridad industrial, seguridad sobre los bienes, etc.), sino que la seguridad se extendía a todos los ámbitos de la vida.

La introducción del adjetivo «integral» tuvo importantes consecuencias en el modo de entender la seguridad en las organizaciones, pasando de un enfoque en el que la seguridad era un elemento más a tener en cuenta, a un enfoque en el que la seguridad se integraba

⁶⁸ Generalitat de Catalunya (s.d.). Pla d'emergència del centre docent. Barcelona: Departament d'Educació.

⁶⁹ Hundeloh, H., y Hess, B.: Promoting safety -a component in health promotion in primary and secondary schools. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 2003, pág. 166.

⁷⁰ Wever, J.: Integral Safety in the Netherlands. Paper presented at the Australian Institute of Criminology, 22 November 2000.

dentro de las propias actividades ya desarrolladas por la organización. Es lo que García y Mariscal⁷¹ distinguen como:

- La seguridad basada en criterios específicos, conocida como seguridad específica.
- La seguridad basada en criterios integradores, conocida como seguridad integrada.

Lo cual se traduce en la siguiente tabla:

Tabla 1: DIFERENCIAS ENTRE SEGURIDAD ESPECÍFICA Y SEGURIDAD INTEGRADA.

SEGURIDAD ESPECÍFICA	SEGURIDAD INTEGRADA
Separación de la función de seguridad del resto de funciones de la empresa: seguridad extrínseca y separada del trabajo.	Integración de la función de seguridad en todas y cada una de las actividades de la empresa: seguridad intrínseca e inherente al trabajo.
Organización paralela dedicada a la gestión de las funciones de seguridad.	La función de seguridad se integra como un elemento más que ha de ser gestionada por la empresa.
Aplicación rutinaria de las normas y medidas.	La seguridad es una consecuencia lógica del análisis de riesgos.

Fuente: García y Mariscal, 2002.

Por su parte, Dolon, indica que el planteamiento de la seguridad integral en las organizaciones se caracteriza por:

- La búsqueda del bien común en toda la sociedad, en su más amplio sentido.
- La consideración dinámica, que lleva a su actualización permanente y adaptada a las peculiaridades de los diversos países y comunidades.
- La perspectiva integradora de la seguridad en los distintos componentes de los sistemas sociales y en las funciones y cualidades orientadas a la eficacia social.
- La interacción y coordinación entre los diversos riesgos que puedan afectar al sistema en cuestión.
- El tratamiento particular y especializado para los casos de riesgo grave o muy grave (cualitativo y/o cuantitativo).

⁷¹ García, S., y Mariscal, M.: La gestión de la seguridad total. Un modelo para la gestión y autoevaluación de la seguridad laboral. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos. 2002.

- El enfoque integral que aplica distintas disciplinas y que incluye técnicas preventivas, asistenciales, reparadoras y recuperadoras.⁷²

3.2.3. El concepto de seguridad aplicado a los centros educativos y relación con el transporte escolar

Definir qué es la seguridad en el ámbito de los centros educativos no es tarea sencilla, tal y como señalan diversos autores, dada ya de por sí la dificultad para definir el concepto de seguridad. Desde una perspectiva personal, cada uno de nosotros al pensar en la respuesta a preguntas como: ¿qué es una escuela segura?, ¿qué diferencia una escuela segura de una insegura?, ¿qué acciones deben llevarse a cabo para garantizar la seguridad de estudiantes y profesores que estudian y trabajan en la escuela?, ¿es la seguridad escolar un medio para un fin o un fin en sí misma?, probablemente daría un matiz diferente a sus respuestas, en función del contexto y de sus experiencias individuales.⁷³

Podemos afirmar que existen tantas definiciones de seguridad escolar o de seguridad aplicada a los centros educativos como individuos, tal y como podemos constatar a partir de la revisión de más de 15 definiciones aportadas por diversos autores a lo largo de los últimos 20 años.

Centrándonos en las dimensiones de seguridad que son objeto de atención, diversos autores destacan la dimensión física de la seguridad, refiriéndose a las normativas arquitectónicas, al edificio escolar, al ambiente físico, a los bienes y transporte y al hecho de sentirse físicamente seguro en el espacio escolar.

Se puede definir como seguridad de un centro educativo, al conjunto de medidas y actividades que permiten evitar o disminuir los daños o pérdidas que provengan de los

⁷² Dolón, A.: Estudio del grado de aplicación de la seguridad integral en las empresas de la región de Murcia (Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Cartagena), 2005. Recuperado de <http://repositorio.bib.upct.es/dspace/bitstream/10317/922/1/ajdp.pdf>

⁷³ Syrjäläinen, E., Jukarainen, P., Värri, V. M., y Kaupinmäki: Safe School Day According to the Young. YOUNG, 23(1), pág. 59-75. 2015.

riesgos que puedan afectar al edificio escolar, y principalmente a sus ocupantes, a consecuencia de numerosos agentes agresivos que los amenazan.⁷⁴

También, son numerosos los autores que se refieren a la dimensión psíquica y emocional de la seguridad: clima de apertura y libertad, atención a las necesidades personales, ambiente acogedor, libre de intimidación, violencia o miedo, y al hecho de que la comunidad educativa se sienta psicológicamente y/o emocionalmente segura. Menor atención recibe la dimensión social referida a las relaciones personales (respeto y confianza entre los miembros de la comunidad educativa).

La seguridad escolar hace referencia a un clima global en el que los estudiantes se sienten física y emocionalmente seguros. La poca o nula violencia, peleas, acoso escolar, crimen, consumo de sustancias o presencia de bandas tanto de agentes internos como externos. En general, existe un clima de mutuo respeto y confianza entre todos los miembros de la comunidad escolar y los estudiantes se sienten cómodos para un desarrollo personal y académico.⁷⁵

Xaba, considera que las dimensiones física, emocional y social están interrelacionadas y que una escuela será segura en tanto que esté libre de amenazas físicas y psicosociales.

*Un ambiente escolar seguro es aquel que no es peligroso y que no plantea amenazas a los ocupantes de la escuela en términos de bienestar físico, emocional y psicológico.*⁷⁶

Para J. Longás y Martorell, el término «seguridad» está relacionado con el hecho de que en la escuela exista un alto índice de bienestar, es decir, que se prevengan accidentes y enfermedades de todo tipo. Dicha concepción de seguridad está en la línea de la perspectiva

⁷⁴ Óp. Cit. Tilló, 1992, p. 197

⁷⁵ Óp. Cit. Osher y Kendziora, 2010, pág. 122

⁷⁶ Óp. Cit. Xaba, 2014, pág. 1583

de las escuelas saludables, y que contempla de manera integrada la dimensión física, psíquica y social de la salud.⁷⁷

Asimismo, la seguridad se relaciona con términos como *prevenir, intervenir, proteger y estar preparado para actuar ante situaciones de emergencia*. Para que una escuela y todas sus dependencias sea segura es necesario que la comunidad educativa adopte una posición activa, ya que la seguridad no se produce espontáneamente.

La seguridad es una medida interdisciplinar integrada en las clases de las diferentes asignaturas, así como en las rutinas escolares y en la vida escolar en general.⁷⁸

La seguridad escolar es una disciplina comprensiva que involucra la protección de los estudiantes, profesorado y visitantes o huéspedes de la escuela.⁷⁹

Por su parte la definición de Shaw, sirve para constatar que el término «seguridad escolar» implica que la localización espacial en el que se aplica el concepto «seguridad» es el “edificio escolar o su entorno próximo”, el entorno puede ser elementos de servicios como los medios de transporte de servicio escolar.⁸⁰

Las investigaciones centradas en comprender y describir los indicadores que definirían una escuela segura concretan que la misma se caracterizaría por la presencia de un:

- Equipo que desarrolla e implementa un plan estratégico de seguridad.
- Gobierno comprometido que asigna recursos para implementar el plan de seguridad escolar.
- Programa integral para reducir los comportamientos violentos y agresivos de los alumnos.

⁷⁷ Longás, J., y Martorell, E.: Estudi de les iniciatives europees de prevenció de risc escolar. Barcelona: Fundació Blanquerna. 2005. Recuperado de https://www.prevenicio.cat/resources/estudi_prl_europa_ca.pdf

⁷⁸ Hundeloh, H., y Hess, B. (2003). Promoting safety -a component in health promotion in primary and secondary schools. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 2003, pág. 168

⁷⁹ Óp. Cit. Dunlap, 2013, pág. 415

⁸⁰ Óp. Cit. Shaw, pág. 92-93

- Políticas que abordan implícitamente la violencia y la agresión entre dos o más alumnos.
- Ambiente respetuoso en las aulas, en el espacio escolar y en el entorno adyacente.
- Relaciones positivas y métodos efectivos de comunicación entre alumnos, entre alumnos y profesores y entre profesores y padres/tutores.⁸¹
- Ambiente ordenado y predecible en el personal que da servicio de transporte, donde ofrezca supervisión, disciplina adecuada y generar un buen clima en estudiantes.

Dado que la seguridad es un término muy ligado a la dimensión personal, es decir, al individuo o sujeto que es protegido de daños y amenazas, debemos considerar también que «sentirse seguro» y «estar seguro» no son expresiones sinónimas. Devine y Cohen, señalan que hay un conjunto interactivo de factores sociales, de comunidad, de clima escolar e internos que contribuyen a la sensación de seguridad y a qué tan seguros están los alumnos y otros miembros de la comunidad educativa en la escuela. Los autores defienden la existencia de una jerarquía de necesidades de seguridad (ver Figura 3), mismas que se expresan en la siguiente figura:

Figura 3: JERARQUÍA DE LAS NECESIDADES DE SEGURIDAD



Fuente: Devine y Cohen, 2007, pág. 17

Con el concepto de Jerarquía de Necesidades, Devine y Cohen, plantean la Jerarquía de necesidades de seguridad. En la base de la pirámide, y como eslabón fundacional sobre el

⁸¹ Óp. Cit. Barton, E. 2009, pág. 8-9.

que descansan la seguridad emocional y social, sitúan la seguridad física. Si nos sentimos en peligro físico es más difícil, y a menudo irrelevante, considerar las dimensiones social y emocional de la seguridad. Los centros educativos deben promover que los alumnos se sientan físicamente seguros, pero también deben pensar en cómo promover la sensación de seguridad social y emocional, dadas las implicaciones para el proceso de enseñanza-aprendizaje:

*Sentirse seguro en la escuela tanto social y emocionalmente como físicamente, determina el aprendizaje y desarrollo del estudiante. Todos necesitamos sentirnos seguros para descubrir, aprender y relacionarnos de forma sana.*⁸²

3.2.4. Perspectivas de análisis de la seguridad en centros educativos.

Tal y como ya hemos señalado anteriormente, el concepto de seguridad aplicado a los centros educativos depende de la perspectiva que adoptemos para su definición. Duke indica hasta seis perspectivas de seguridad desde las que pensar en seguridad de centros educativos, a las que podrían añadirse otras como las de salud, moral, sociológica, biológica y legal:⁸³

Tabla 2: PERSPECTIVAS DE SEGURIDAD.

PERSPECTIVAS	FOCO DE ATENCIÓN	SUPUESTOS BÁSICOS	PREGUNTAS
EDUCATIVA	Aprendizaje y formación	El aprendizaje efectivo depende del orden y la seguridad. Los comportamientos seguros e inseguros son aprendidos. El comportamiento seguro puede ser enseñado.	¿Qué necesitan aprender niños y jóvenes para evitar dañarse y dañar a otros? ¿Cómo podemos enseñar a niños y jóvenes a preocuparse por su propio bienestar y el de los demás?
PSICOLÓGICA	Causas del comportamiento	Los comportamientos humanos no son necesariamente los mismos.	¿Por qué algunas personas se dañan a sí mismas y a los demás? ¿Qué causas de un

⁸² Óp. Cit. Devine y Cohen, 2007, pág. 1-17.

⁸³ Óp. Cit. Duke, 2002.

		El comportamiento está influenciado por diversos factores, incluyendo las características personales, las necesidades y las condiciones ambientales.	comportamiento inseguro pueden ser tratadas con eficacia por los educadores?
ORGANIZACIONAL	Objetivos y estructura organizacional	La escuela existe para cumplir ciertos objetivos. Las escuelas disponen de estructuras formales que les permiten alcanzar sus objetivos. La estructura de una escuela influye en el comportamiento de las personas que estudian y trabajan en ella.	¿Hasta qué punto la seguridad física y psicosocial de alumnos y profesores es un objetivo de los centros educativos? ¿Qué aspectos de la estructura de la escuela promueven la seguridad de alumnos y profesores? ¿En qué medida los problemas relacionados con la seguridad de la escuela pueden atribuirse a su estructura?
POLÍTICA	Cómo resolver las diferencias de opinión relativas a la seguridad escolar	Los problemas sociales, tales como la inseguridad escolar, son socialmente contruidos. Las personas no necesariamente están de acuerdo sobre lo que constituye un problema social, por qué existen los problemas sociales o cómo pueden resolverse. Los costes y beneficios están asociados con diferentes concepciones de lo que constituye un problema social.	¿Quién se beneficia y quién sale perjudicado al considerar la seguridad escolar un problema social? ¿Quién se beneficia y quién sale perjudicado por historias particulares que dan cuenta de la inseguridad escolar? ¿Quién se beneficia y quién sale perjudicado de las estrategias específicas que permiten hacer frente a la inseguridad escolar?
CULTURAL	Normas y valores	Las diferencias de seguridad entre escuelas pueden deberse a diferencias culturales. Los comportamientos inseguros pueden ser percibidos como normales bajo ciertas circunstancias.	¿Los miembros de la comunidad educativa valoran la seguridad? ¿Qué normas rigen el comportamiento de los estudiantes?
DISEÑO	Crear escuelas en las que la seguridad y el bienestar sean valorados	Un único punto de vista en un tema tan complejo como el de la seguridad escolar no es suficiente	¿Bajo qué condiciones es más probable que la comunidad educativa valore la seguridad?

		<p>por sí solo. Es más probable que las escuelas sean seguras para todo el alumnado si son el resultado de examinar diversas perspectivas y de permitir la participación de las diversas partes interesadas.</p>	<p>¿Cómo pueden combinarse estas condiciones para crear un buen ambiente de aprendizaje?</p>
--	--	--	--

Fuente: Duke, 2002.

A continuación, profundizaremos brevemente en cada una de estas perspectivas, así como en la perspectiva de salud por la estrecha vinculación que se establece entre seguridad-salud-bienestar-aprendizaje.

3.2.4.1. La perspectiva educativa

Partiendo del supuesto de que los centros educativos existen con el propósito de enseñar, la perspectiva educativa de seguridad centra su preocupación en la enseñanza-aprendizaje de conductas seguras. Los alumnos han de saber cómo pueden evitar amenazas contra su propia seguridad y la de terceros, así como saber actuar si éstas se manifiestan.⁸⁴

La enseñanza de la prevención en los centros educativos supone integrar contenidos de seguridad y salud en el currículum escolar, implementando métodos de trabajo seguros. Se trata de diseñar un currículum que tenga como objetivo incrementar el conocimiento, las habilidades y la conciencia sobre las lesiones, factores de riesgo, causas, consecuencias y medidas de protección, en aras de que el alumnado desarrolle hábitos de seguridad.⁸⁵ Pero además, más allá de la enseñanza formal, muchas de las conductas que adoptamos las aprendemos observando. Profesores, padres y otros estamentos sociales, como los medios de comunicación, han de actuar como modelos de comportamiento seguro de los más jóvenes. El aprendizaje será más efectivo si éste tiene lugar en un ambiente seguro y

⁸⁴ Óp. Cit. Duke, 2002.

⁸⁵ Azeredo, R. y Stephens-Stidham, S. (2003). Design and implementation of injury prevention curricula for elementary schools: lessons learned. *Injury prevention*, 9(3), 2003, pág. 274-278.

ordenado, de modo que es central que los centros educativos cuiden el diseño estructural, organizacional y social del entorno escolar.⁸⁶

Los centros educativos que asumen la seguridad desde la perspectiva educativa incorporan principios y objetivos preventivos en sus Proyectos Educativos, así como competencias y contenidos en sus Proyectos Curriculares. Asimismo, a través del desarrollo de acciones, actuaciones y programas favorecen la adquisición de actitudes y comportamientos preventivos por parte de toda la comunidad educativa.

3.2.4.2. La perspectiva psicológica

Los estudiosos de la seguridad escolar que adoptan la perspectiva psicológica indagan sobre cómo de seguros se sienten alumnos y personal docente y no docente en sus escuelas, así como en lo que se puede hacer para eliminar o reducir las causas de los comportamientos inseguros. Se cuestionan, entre otros, sobre (a) las variables que influyen en la percepción de seguridad física y socioemocional, relacionadas con el nivel de seguridad y los tipos de riesgos específicos que están presentes en los contextos escolares; y (b) las razones que llevan a algunos estudiantes a dañarse a sí mismos o a otros.⁸⁷ Centran su atención en el factor humano, dado que éste es fundamental a la hora de elaborar y poner en marcha programas de intervención, de formación, de ordenación de la actividad preventiva, etc.⁸⁸

Desde esta perspectiva es importante explorar e identificar estrategias para favorecer los comportamientos seguros y prevenir los inseguros, teniendo en cuenta que los individuos actúan de diferente modo por cuestiones comportamentales, cognitivas, de desarrollo, de personalidad y por influencias de su entorno inmediato.

3.2.4.3. La perspectiva organizacional

⁸⁶ Óp. Cit. Hundeloh y Hess, 2003.

⁸⁷ Óp. Cit. Duke, 2002; Mooijs, T., y Fettelaar, D.: School and pupil effects on secondary pupils feelings of safety in school, around school, an at home. *Journal of Interpersonal Violence*, 28, 2013, pág. 1240-1266.

⁸⁸ Meliá, J., Arnedo, M., y Ricarte, J.: La intervención en prevención de riesgos laborales desde la perspectiva de la psicología de la seguridad laboral. *Papeles del Psicólogo*, 57, 1993, pág. 1-5.

Las organizaciones existen para alcanzar objetivos que no pueden ser logrados por individuos aislados o por grupos informales. Asimismo se caracterizan por disponer de determinadas estructuras (roles, relaciones formales, reglas, etc.) que les permiten lograr sus metas.⁸⁹

En este sentido, los centros educativos son organizaciones formales creadas para responder a las metas que las sociedades asumen que son importantes y entre estas metas están las de seguridad.

Por otro lado, en cuanto a los aspectos estructurales, se trata de analizar si las estructuras que apoyan las metas/objetivos de seguridad realmente la promueve: distribución de los espacios, disposición de los materiales, ordenación del tiempo escolar, formación de equipos de trabajo, cualificación o especialización del personal, redacción de normas y sanciones por incumplimiento, aplicación de normativas, etc. Pensar en las estructuras es importante porque condicionan el clima y la calidad de la enseñanza.

Los centros educativos que asumen la perspectiva organizacional de la seguridad incluyen principios y objetivos preventivos en sus Proyectos Educativos, velando porque su estructura, en términos de organización de recursos humanos, materiales y funcionales, promueva la seguridad de todos los miembros de la comunidad educativa.

3.2.4.4. La perspectiva política

A menudo los individuos diferimos en temas relativos a la educación, siendo la seguridad escolar también un tema controvertido en el que existen gran diversidad de opiniones y visiones sobre su importancia, necesidad, forma en la que debe abordarse, etc. Es por ello que, desde una perspectiva de análisis política, se focaliza el interés y preocupación en

⁸⁹ Óp. Cit. Duke, 2002.

cómo pueden resolverse las diferencias de opinión relativas a la seguridad escolar para establecer una visión compartida que permita trabajar en una misma dirección.

Si la inseguridad es considerada un problema social, es decir, una condición indeseable que afecta a un número significativo de personas, se actúa sobre ella a través de la acción colectiva. Pero asumir que la inseguridad escolar es un problema social no está exento de controversia, dado que los potenciales problemas sociales son mayores que los recursos disponibles para hacerles frente. Por ello es de esperar que, cuando el binomio seguridad-inseguridad escolar se considera un problema social, se produzca un debate en el terreno político.

Sin embargo más allá del debate que pueda surgir, lo importante es que los miembros de la comunidad educativa sean capaces de colaborar, resolviendo las posibles diferencias de opinión, para garantizar la seguridad en los centros educativos. De este modo, en la perspectiva política de la seguridad escolar incluiríamos las normativas, requerimientos y recomendaciones que las Administraciones educativas establecen para garantizar la seguridad en los centros educativos. También consideraríamos las estrategias específicas que los propios centros educativos diseñan e implementan para hacer frente a los problemas de inseguridad del día a día y que no tienen por qué derivar de iniciativas políticas generales.

3.2.4.5. La perspectiva cultural

La perspectiva cultural de la seguridad escolar trata de comprender cuáles son las normas y valores compartidos por la comunidad educativa. Las normas y valores son una fuente primaria de información, por cuanto indican cómo se espera que los miembros de la organización se comporten.⁹⁰ Asimismo, la cultura de seguridad es una característica

⁹⁰ Óp. Cit. Duke, 2002.

integral del ambiente educativo que asegura la salud física y psicológica de alumnos y profesores; es un prerrequisito para la creación de un entorno de aprendizaje seguro.⁹¹

Las diferencias en las prácticas de seguridad que pueden darse entre los centros educativos de un contexto territorial determinado pueden ser debidas a diferentes concepciones culturales. De este modo, para comprender las prácticas y comportamientos que pueden observarse en un centro educativo es necesario considerar cuál es la cultura de seguridad compartida, más específicamente: determinar qué valor otorga la normativa a la seguridad y qué significado se le da, qué aspectos de seguridad quedan reflejados en el código de conducta escolar, entre otros.

Los centros educativos que asumen la seguridad desde una perspectiva cultural fomentan la cultura preventiva, es decir, un conjunto de actitudes y creencias que son compartidas por toda la comunidad educativa sobre aspectos de salud, riesgos, accidentes, enfermedades y medidas preventivas. No tratan de crear una nueva cultura, sino de generar una actitud colectiva que impregne las prácticas escolares diarias; es decir, logran que la prevención forme parte de la cultura escolar.⁹²

3.2.4.6. La perspectiva de diseño

Esta perspectiva incide en la necesidad de crear escuelas en las que la seguridad y el bienestar sean valoradas. El foco de atención no es la prevención o eliminación de las problemáticas de seguridad, sino la creación de una escuela en la que la seguridad forme parte del diseño estructural, organizacional y social.⁹³

La perspectiva de diseño asume que la seguridad escolar no puede ser abordada desde una única perspectiva, sino que es necesario considerarla desde un punto de vista sistemático.

⁹¹ Kulikova, T.: Psychological culture of a class teacher as the foundation of modern schoolchildren's psychological safety. Psychology in Russia: State of the Art, 2012, pág. 458-470.

⁹² Óp. Cit. Duke, 2002.

⁹³ Óp. Cit. Hundeloh y Hess, 2003.

Defiende la adopción de un enfoque integral de la seguridad escolar⁹⁴ que implica considerarla desde múltiples perspectivas a la vez (educativa, psicológica, organizativa, política, cultural y de salud) y como elemento integral de la vida, organización y funcionamiento de los centros educativos.

Los elementos de diseño incluyen los tiempos, espacios, contenidos curriculares, materiales, actividades, organización del profesorado, conformación de los grupos, entre otros. La seguridad desde una perspectiva de diseño implica asumir que las claves para lograr el ambiente deseado implican atender por separado y en relación todos estos elementos (por ejemplo, no implementar un nuevo horario escolar sin anticipar su impacto en el espacio físico).

Un centro educativo que asuma la seguridad desde una perspectiva de diseño logrará integrar en una única perspectiva todas las anteriores. Comprenderá que los miembros de la comunidad educativa son más propensos a valorar la seguridad si se les habla sobre sus beneficios, si se atienden sus necesidades e intereses y se toman en cuenta sus apreciaciones. Además, reconocerá la relación entre la estructura de la organización y el comportamiento individual, incorporando políticas, programas y prácticas destinadas a promover la seguridad.⁹⁵

3.2.5. El concepto de seguridad integral en centros educativos.

En esta línea, diversos autores hablan de la necesidad de tratar la seguridad escolar desde una perspectiva comprensiva, holística, global, integral, etc. por considerar que la seguridad escolar no puede centrarse sólo en la promoción de la seguridad física o en la educación en prevención, sino que deben superarse enfoques parciales y avanzar hacia la creación y el mantenimiento de ambientes escolares seguros para toda la comunidad educativa.

⁹⁴ Óp. Cit. Duke, 2002; OCDE, 1998; Trump, 1998

⁹⁵ Óp. Cit. Duke, 2002.

El concepto de seguridad integral en centros educativos emerge de esta perspectiva comprensiva de la seguridad escolar, tratando de dar respuesta a la multitud de aspectos que deben atenderse para garantizar el bienestar de alumnos, profesores, personal de administración y servicios, y cualquier otro miembro de la comunidad educativa.⁹⁶ Además, en el proceso de creación y mantenimiento de una escuela segura no tiene sentido adoptar enfoques relativos, más si tenemos en cuenta que los distintos elementos que configuran la organización escolar se interrelacionan e influyen mutuamente.⁹⁷

Siguiendo a Duke, un enfoque integral de la seguridad implica interrelacionar las diferentes perspectivas desde las cuales podemos analizar la seguridad escolar. El autor define siete estándares de seguridad escolar, que guardan relación con dos o más perspectivas:⁹⁸

- Estándar 1. Los alumnos saben y entienden cómo deben comportarse en el centro educativo (vinculado con la perspectiva educativa y organizacional).*
- Estándar 2. Se aplican y cumplen las normas (vinculado con la perspectiva psicológica, organizativa y política).*
- Estándar 3. Los alumnos se sienten valorados y atendidos (vinculado con la perspectiva psicológica y de diseño).*
- Estándar 4. Existe un equilibrio entre los esfuerzos para promover conductas apropiadas, desalentar los malos comportamientos y manejar eficientemente las conductas inapropiadas cuando se producen (vinculado con la perspectiva educativa, psicológica, organizativa, cultural y de diseño).*
- Estándar 5. Las autoridades escolares se anticipan y preparan para situaciones que podrían resultar perjudiciales o peligrosas (vinculado con la perspectiva organizativa y de diseño).*

⁹⁶ Díaz-Vicario, A., y Gairín, J.: Assessment of Integral Safety in Schools: EDURISC Self-Assessment Questionnaire (Q-EDURISC). En J. Conaway, Public and School Safety: Risk Assessment, Perceptions and Management Strategies (pp. 1-49). Hauppauge, NY: Nova Science Publishers. 2014.

⁹⁷ Gairín, J.: La organización escolar: contexto y texto de actuación. Madrid: La Muralla. 4ª ed. 2004c.

⁹⁸ Óp. Cit. Duke, 2002, pág. 46-47

Estándar 6. El ambiente físico de la escuela ha sido diseñado para promover la seguridad y el bienestar de los estudiantes (vinculado con la perspectiva organizativa y de diseño).

Estándar 7. Las familias y miembros de la comunidad educativa se involucran y comprometen con el personal del centro educativo en la creación y mantenimiento de una escuela segura (vinculado con la perspectiva política y cultural).

Para Shaw, tratar la seguridad escolar desde un enfoque integral supone adoptar una estrategia global que incluya: (a) la definición de diversos objetivos relativos a varias cuestiones y problemas específicos del contexto local; (b) la existencia de varios programas e iniciativas, a medio y largo plazo, en función de necesidades y problemas específicos; (c) el desarrollo de procesos de planificación estratégica que incorporen la evaluación, el análisis y el diseño, ejecución y evaluación de un plan de acción; y (d) la existencia de varios individuos, grupos, instituciones y organizaciones, tanto internas como externas, implicadas en la garantía de la seguridad escolar.⁹⁹

En esta misma línea, y partiendo de la premisa que el ambiente escolar puede ser entendido como la suma de todas las características que ayudan a crear un espacio de aprendizaje eficaz, tanto desde el punto de vista físico como psicosocial, Xaba, entiende que los entornos escolares seguros son aquellos que atienden tanto el entorno físico como psicosocial.

- El entorno físico abarca los edificios escolares y los terrenos circundantes, incluyendo tanto las condiciones físicas (ruido, temperaturas e iluminación) como los agentes físicos y biológicos.
- El entorno psicosocial expresa el clima escolar y abarca las actitudes, sentimientos, valores y comportamientos de los alumnos y del personal, que inciden en la

⁹⁹ Óp. Cit. Shaw, 2004, pág. 101.

creación de relaciones interpersonales positivas y en el reconocimiento de las necesidades de los individuos.¹⁰⁰

Por su parte UN/EIRD, UNICEF, y CECC, sostienen que dos factores deben confluír para que una escuela esté capacitada para ofrecer seguridad a la comunidad educativa vinculada a ella: (a) Factores estructurales, de la educación, incluyendo inmuebles donde funciona la escuela, el mobiliario y los equipos con los que está dotada, y la calidad y periodicidad del mantenimiento; (b) Factores no estructurales, de la educación, en los que se aglutinan todos aquellos aspectos que tienen que ver con el enfoque que la institución educativa tiene y aplica sobre el mundo, sobre los seres humanos, sobre el proceso de enseñanza-aprendizaje, sobre las relaciones entre comunidad y escuela, y sobre sí misma. Este enfoque incide en los principios y objetivos que se definen en el Proyecto Educativo de Centro, en el modo como se abordan los contenidos curriculares y en la metodología que se emplea en el proceso de enseñanza-aprendizaje.

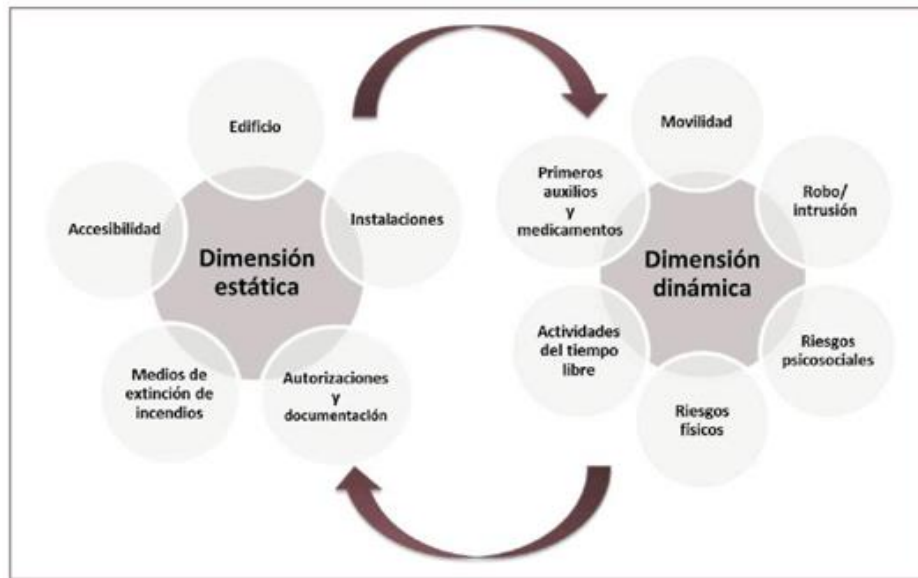
En consonancia con las perspectivas de análisis de los elementos de la organización escolar¹⁰¹ y de la noción de seguridad de la OCDE, el grupo de investigación EDURISC distingue entre los factores de riesgo estático (que incluyen el edificio, los locales, los espacios e instalaciones) y los factores de riesgo dinámico (centrados en las personas, es decir, en las relaciones que se establecen entre los individuos y entre estos y el entorno), apostando por una relación interdependiente entre ambos. Una representación sintetizada puede observarse en la Figura 4, mientras que la Tabla 3 clasifica los 36 ámbitos de seguridad que consideran que prioritariamente deben ser atendidos.¹⁰²

¹⁰⁰ Óp. Cit, Xaba, 2014.

¹⁰¹ Óp. Cit. Gairín, 2004c.

¹⁰² Óp. Cit. UN/EIRD, UNICEF, y CECC, 2008, pág. 57.

Figura 4: REFERENTES DE LA SEGURIDAD INTEGRAL: DIMENSIÓN ESTÁTICA Y DINÁMICA DEL RIESGO



Fuente: Equipo de Desarrollo Organizacional [EDO], 2013.¹⁰³

Tabla 3: RELACIÓN DE ÁMBITOS DE SEGURIDAD DE LA DIMENSIÓN ESTÁTICA Y DINÁMICA DEL RIESGO

DIMENSIÓN ESTÁTICA	DIMENSIÓN DINÁMICA
Riesgos físicos -patología de las edificaciones	Tránsito y circulación interior y exterior
Acumuladores de agua caliente	Transporte escolar esporádico y permanente
Calderas de agua caliente sanitaria o calefacción	Recogida del alumnado
Almacenaje de líquidos inflamables y combustibles	Medidas de protección aplicables a la seguridad física
Almacenaje de gases licuados: petróleo	Protección anti-intrusión
Instalaciones de gas natural	Protección contra actos violentos
Aparatos consumidores de gas	Tecnologías de la información y la comunicación
Instalaciones eléctricas de baja tensión	Protección contra el tráfico y el consumo de drogas
Ascensores y montacargas	Prevención contra la inseguridad social
Extintores	Prevención del riesgo físico del alumnado
Instalaciones fijas (BIES, detectores, etc.)	Prevención de otros riesgos del alumnado
Instalaciones petrolíferas de uso propio	Prevención del riesgo físico del personal docente
Instalaciones frigoríficas medianas	Prevención del riesgo psicológico del personal docente
Instalaciones térmicas (calefacción y aire acondicionado)	Prevención del riesgo ergonómico del personal docente
Instalaciones de agua caliente sanitaria y agua fría de consumo humano	Equipo dirigente y personal responsable de las actividades del tiempo libre
Plan de autoprotección	Botiquín escolar

¹⁰³ Equipo de Desarrollo Organizacional [EDO]: Edurisc. 2013. Recuperado de <http://edo.uab.cat/edurisc>

Autorización municipal	Dispensa de medicamentos
Fuentes radioactivas	
Accesibilidad	

*Fuente: Gairín et al., 2014.*¹⁰⁴

Para ENETOSH existen dos puntos de vista diferentes, alrededor de este enfoque. En primer lugar, el enfoque holístico es un enfoque de gestión que abarca todo el centro educativo: los contenidos de aprendizaje, el ambiente de aprendizaje y trabajo, la gestión de la escuela, y la formación avanzada del profesorado, de los estudiantes, de las familias y de toda la comunidad. En segundo lugar, el enfoque holístico representa un cambio de paradigma, por cuanto ya no se trata sólo de la educación en la promoción de la seguridad y la salud, sino más bien de la consideración de la seguridad y la salud como medios para promover la calidad en la educación.¹⁰⁵

3.2.6. El transporte escolar como parte en los centros educativos, como factor de riesgos

Desde un punto de vista más amplio, y sin distinguir colectivos, Frumkin, Geller, y Rubin, sostienen que los ambientes escolares seguros y saludables atienden los siguientes factores de riesgo:

- Ambiente físico de la escuela: densidad de personas, tamaño de la escuela, tamaño de las aulas, iluminación, ruido, temperatura y humedad, factores ergonómicos de alumnos y personal docente y no docente, zonas de juego, prevención de daños y lesiones, y gimnasio.
- Calidad del aire interior y exterior.
- Peligros tóxicos: control de plagas, exposiciones químicas (edificio, exterior del centro, en clase, juguetes, productos químicos, etc.).

¹⁰⁴ Gairín, J., Díaz-Vicario, A., Rosales, M., y Sentinella, X.: La autoevaluación para la mejora de la seguridad integral en centros educativos. *Educar*, 50(2), 2014, pág. 375.

¹⁰⁵ European Network Education and Training in Occupational Safety and Health [ENETOSH]: Whole School Approach. 2014. Recuperado de http://www.enetosh.net/webcom/show_article.php/_c-203/_nr-1/_lkm-167/i.html

- Salud: nutrición, seguridad alimentaria, infecciones, servicios de salud, salud laboral.
- Violencia.
- Desastres.
- *Transporte*: autobuses, peatones, bicicletas.¹⁰⁶

3.3. LA GESTIÓN INTEGRAL DE LA SEGURIDAD

Los centros educativos deben atender varios elementos para asegurar la seguridad de alumnos y profesores, en aras a evitar y prevenir posibles incidentes y accidentes. Asimismo, deben estar preparados para responder a las contingencias no previstas que les puedan acontecer. Los centros educativos deben implicarse en la gestión de riesgos, en la gestión de la prevención, en el fomento de la cultura preventiva, etc.; en definitiva, deben gestionar su seguridad.

Como comúnmente se conoce el proceso de adopción de medidas para identificar y eliminar o reducir las fuentes de riesgo. Veremos que dicha perspectiva está estrechamente vinculada con la gestión de la seguridad, pero los principios que rigen la misma son extrapolables al proceso general de gestión de la seguridad en los centros educativos.

3.3.1. La gestión de la prevención

El modelo activo, global y preventivo (se actúa antes de que las contingencias tengan lugar), aspecto que implica la preparación, planificación y adopción de medidas anticipadas. Pero la mayoría de autores hablan en la actualidad de gestión de la prevención, centrada en la adopción de medidas para identificar y eliminar o reducir las fuentes de riesgo. MacNeil y Topping, en relación a la gestión de las crisis en los centros educativos

¹⁰⁶ Frumkin, H., Geller, R. J., y Rubin, L.: *Safe and Healthy School Environments*. New York, NY: Oxford University Press. 2006.

(eventos no esperados que potencialmente pueden impactar en toda la comunidad educativa), distinguen tres momentos en la prevención o reducción del riesgo y su gestión: (a) Prevención (construcción de resiliencia y promoción de la seguridad); (b) Preparación (planificación, educación, formación y práctica); y (c) Respuesta (pronta aplicación de las acciones y movilización de recursos apropiados).

El objetivo de toda acción preventiva es eliminar y/o reducir el riesgo de lesión e intentar conseguir la mejor interacción entre persona y ambiente. La prevención del riesgo se caracteriza por la posibilidad que ofrece de intervenir en la comunidad educativa para modificar la conducta de los individuos, de la comunidad y algunas características del entorno. Para ello se puede hacer uso de una gran diversidad de estrategias, entre las que destaca la modificación de los factores ambientales y la promoción de comportamientos y habilidades eficaces para el desarrollo personal de cada uno, distinguiéndose, a grandes rasgos, dos tipos de prevención:

- *Prevención pasiva*, centrada en asegurar que las instalaciones, equipamientos y procedimientos sean seguros.
- *Prevención activa*, centrada en el factor humano, considerando a cada persona corresponsable de su propia seguridad y en incorporar al bagaje profesional competencias de seguridad y gestión del riesgo.¹⁰⁷

La creación de centros educativos seguros requiere tanto de la prevención activa como pasiva, así también, y en relación con la prevención de accidentes del alumnado se distinguen dos vertientes en la actuación preventiva:

- La protección del medio, con el fin de lograr la mayor seguridad en el entorno y construir un entorno seguro, a través del cumplimiento estricto de la normativa de

¹⁰⁷ MacNeil, W., y Topping, K.; Crisis management in schools: evidence-based prevention. *Journal of Educational Enquiry*, 7(1), 2007, pág. 64-94.

seguridad, la vigilancia del correcto estado de las instalaciones y el uso adecuado de éstas.

- La educación del alumnado en prevención de accidentes para lograr la mayor autonomía posible según las distintas edades, con el máximo de seguridad.¹⁰⁸

La gestión de la seguridad y salud en centros educativos no se diferencia sustancialmente de la que se aplica en las organizaciones de otros sectores, aunque existen ciertas especificidades, dado que los centros educativos son un lugar de trabajo particular en el que también tienen que ser considerados los alumnos. Ello implica que la gestión de la prevención en los centros educativos haya de ser tratada de manera específica, por entender que los centros educativos deben ser espacios apropiados y adaptados tanto a las necesidades del profesorado como del alumnado.¹⁰⁹

3.4. La integridad física y la salud de las personas en el contexto nacional

De acuerdo a la Constitución Política del Estado en su artículo 299 II establece como competencia la protección de la vida, integridad Física y salud de las personas siendo uno de los componentes de la seguridad ciudadana el cual debe ser una de las finalidades u objetivos principales del diagnóstico técnico vehicular y elemento central del control realizado por la policía Nacional una vez que los vehículos se encuentran en circulación en vía pública.

El elemento de la seguridad ciudadana permite establecer una vinculación entre los niveles de gobierno encargados de la ejecución del diagnóstico técnico vehicular y la policía nacional en su actividad de control de tránsito vehicular determine infracciones e imponga

¹⁰⁸ Estrada, C., Esteban, C., García, P., y Lorente, B.: Guía para la prevención de accidentes en centros escolares. Madrid: Comunidad de Madrid. 2008.

¹⁰⁹ Burgos, A.: Formación en prevención de riesgos laborales: bases para la adquisición de una cultura preventiva en los centros educativos (Tesis Doctoral, Universidad de Granada). 2007. Recuperado de <http://0-hera.ugr.es.adrastea.ugr.es/tesisugr/17116788.pdf>

sanciones a los propietarios y/o conductores de vehículos que circulen sin el certificado positivo de revisión o en infracción a las condiciones técnicas impuestas por el mismo.

Este elemento fortalece también el rol de coordinación entre el Municipio y la Policía Nacional que en la materia competencial relativa al control del tránsito urbano establece la Ley Marco de Autonomías y descentralización (LMAD).¹¹⁰

3.4.1. La seguridad vial en Bolivia

Las principales causas de muertes no deseadas en Bolivia son los accidentes de tránsito, ocasionados por la imprudencia de conductores y peatones, desperfectos mecánicos y deficientes condiciones de las carreteras en el territorio. A esto agrega también factores adversos de orden ambiental y climático.

Para Fernández La nueva gestión Pública es una respuesta a la necesidad de adaptación de la Administración Pública al entorno socioeconómico reciente, puesto que el Modelo Tradicional de gestión pública no responde a los cambios que se van produciendo en los distintos países. Esta nueva forma de gestión origina un cambio de orientación y de cultura de la organización, dirigida hacia el ciudadano como cliente y está basada principalmente en el ahorro y reducción de costes, en la evolución de las tecnologías y en la mejora de la cantidad y calidad de los servicios públicos¹¹¹

Los hechos de tránsito tienen su origen en varios factores, de ellos interesa en esta investigación los siguientes puntos:

a) Educación y Capacitación

- Falta de formación en manejo defensivo de los conductores.
- Carencia de acreditación de escuelas de conductores.

¹¹⁰ El auto nuestro de cada día parque vehicular en Bolivia 2011 pag. 114

¹¹¹ Fernández, Yolanda (2008). Modernización de la Gestión Pública. Necesidad, incidencias, límites y críticas. España: Universidad de León.

- Ausencia de temas de seguridad vial en los planes de estudio del sistema educativo nacional en sus diferentes niveles de educación.
- Ausencia de principios de conducta responsable en la sociedad respecto al tránsito (a nivel escolar).
- Falta de difusión de medios educativos y comunicativos, en temas relacionados a la Seguridad Vial.

b) Normativa

- Carencia de una actualización de la normativa respecto a la incorporación de penas más drásticas para los consumidores de alcohol, conductores que exceden velocidad, conductores que realizan maniobras peligrosas.
- Falta de una incorporación de medidas coercitivas para los propietarios de medios de transporte.
- Falta de una regulación de tiempos de viaje como mecanismo de control.
- Carencia de legislación vigente respecto a los requisitos de los motorizados y empresas para la otorgación de licencias de operación.
- Falta de medidas coercitivas para el retiro temporal y definitivo de los motorizados y en su caso de la empresa, por la acumulación de reiteradas faltas y otros.
- Ausencia de revisión del sistema de penalidades que induzca conductas de seguridad.
- Falta de desarrollo de programas de re-educación como sanción.

c) Información

- Falta de información ciudadana para contribuir en el proceso de investigación.
- Ausencia de cualificación de la difusión de las estadísticas de accidentes de tránsito.
- Falta de políticas dirigidas a la obligatoriedad de difusión de información educativa por los medios de comunicación en calidad de gratuidad.

d) Condiciones de la Vía

- Falta de actualización (mejoramiento) y adecuación de las vías a las normas internacionales en las diferentes categorías.
- Inexistencia de señalización en las carreteras primarias y secundarias.
- Falta de mantenimiento periódico de las carreteras con carácter obligatorio por el órgano competente.
- Inexistencia de criterios de seguridad para el diseño de vías y espacios públicos.

e) Tecnología

- Falta de una red informática de comunicación para la acumulación de información, detección, alerta y atención de hechos de tránsito.
- Falta de visores ópticos en terminales de buses y lugares críticos de mayor riesgo de ocurrencia de hechos de tránsito, que permita monitorear a los usuarios y operadores.
- Falta de un programa de difusión pública sobre comportamiento ante accidentes.

f) Medidas de control

- Precarios y en algunos casos inexistencia de medios de fiscalización permanente y sostenible, por parte de la Superintendencia y Vice Ministerio de Transportes.
- Falta de una política gubernamental de un sistema de prevención y control de riesgos de origen vial.
- Falta de control permanente por parte del G.A.M.L.P. a través de sus efectivos municipales.

g) Control mecánico de vehículos

- Irresponsabilidad de las empresas para mantener sostenidamente el estado mecánico de sus motorizados.
- Falta de acreditación de los talleres mecánicos de las empresas de transporte de pasajeros.

h) Medios de transporte

- Incumplimiento de requisitos para la obtención tarjeta de operación ante el órgano competente para el servicio de transporte de pasajeros.

- Falta de cumplimiento de los requisitos establecidos, durante la operación regular del servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga.
- Irresponsabilidad empresarial y del propietario del mantenimiento sostenible de las unidades motorizadas.
- Falta de normativa para establecer la vida útil del vehículo de servicio público, conforme a normativa internacional, desde el año de su fabricación.

i) Recursos

- Carencia de recursos económicos para la investigación en seguridad vial.

3.4.2. Transporte escolar y seguridad vial

En cuanto al transporte escolar en la ciudad de La Paz y en algunas regiones del país, es fundamental que los conductores del transporte escolar cumplan ciertos requisitos para el traslado de niños, que son el tesoro más importante para los padres de familia.

Estas advertencias deben ser consideradas, en virtud al aumento del mencionado servicio de transporte, con vehículos de varios modelos y conductores de diferentes edades, además con la duda de si están capacitados para este tipo de actividad.

Recordemos que en gestiones pasadas hubo casos de abuso sexual, se detectó a choferes conduciendo en estado de ebriedad, algunos motorizados presentaron deficiencias y por la falta de precaución en la conducción, una niña estudiante del Colegio Domingo Savio falleció, en la zona sur de la ciudad de La Paz.

Por todo ello, los padres de familia deben requerir a los directores de los establecimientos educativos, que los conductores cuenten como respaldo con: certificado de aprobación del curso de capacitación que otorga la Dirección Departamental de Tránsito de cada ciudad; permiso de la Secretaría Municipal de Movilidad de los gobiernos municipales; certificado de antecedentes policiales; SOAT y la roseta de inspección técnica vehicular, para encomendar a sus hijos y que sean transportados sin riesgo.

El conductor de transporte escolar, además de tener la documentación requerida, debe ser apto psicológicamente en el manejo de emociones con los niños; tener habilidad de comunicación, manteniendo un trato cordial entre conductores, padres de familia y niños; no fumar o comer en el recorrido; exhibir una credencial de identificación con sus datos personales; no excederse en las velocidades permitidas; inspeccionar las condiciones del motorizado antes de circular y asegurarse de que los menores suban y bajan del vehículo de manera segura; los niños deben utilizar obligatoriamente el cinturón de seguridad; el vehículo no debe tener vidrios polarizados o raybanizados, ni tener expresiones que atenten contra la moral; colocar en un lugar visible el distintivo de Transporte Escolar, tener conocimientos de primeros auxilios y cualquier anomalía que se la haga conocer a los directores de los establecimientos educativos o a las autoridades correspondientes.

El servicio de transporte escolar implica el traslado de los estudiantes desde sus domicilios hasta sus correspondientes establecimientos educativos y viceversa. Este servicio es remunerado por quien lo adquiera, mediante un precio previamente acordado con el establecimiento educacional o con los padres y/o apoderados de los alumnos, montos que no deben excederse.

Los padres de familia, en el momento de entregar a sus niños, deben acercarse a saludar al conductor y verificar si no presenta aliento alcohólico, exigir limpieza del vehículo y puntualidad en los horarios.

Finalmente, recordemos que un hijo (a) es un tesoro, ya sea niño o niña, que ven reflejado en él esa nueva vida, y las esperanzas de dar al mundo, en un futuro, un ser humano con formación integral y armónica: intelectual, humana, social y profesional, para que desarrolle conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores necesarios. Y los conductores del transporte escolar tienen la obligación de cuidarlos, con todas las medidas de seguridad necesarias.¹¹²

¹¹² [www el diario.net](http://www.eldiario.net) fecha 17 de febrero de 2018

3.4.3. La educación vial en los niños

El rol que desempeñan como padres en la educación de sus hijos sobre seguridad vial, resulta de vital importancia en la formación de las futuras generaciones. Conforme pasa el tiempo, ahora y siempre, en todas las generaciones la conformación del núcleo familiar y la formación de los niños estuvieron y está fuertemente ligada a la presencia y el acompañamiento de los padres en las actividades de los hijos.

Estudios realizados por expertos coinciden en que los padres juegan un papel crucial en la hora de construir hábitos y comportamientos seguros en los niños y adolescentes en materia de seguridad vial. Los padres son los primeros modelos para sus hijos, dirigen su comportamiento e influyen sobre ellos con su manera de actuar como pasajeros, conductores, ciclistas o peatones.

La familia es el primer medio educador y socializador para una persona. El niño inicia su desarrollo aprendiendo de sus padres y hermanos, respirando el peculiar ambiente de su seno familiar.

La familia con su peculiar ambiente es el primer medio pedagógico y socializador para un niño, el cual está en proceso de desarrollo y aprendizaje.

Los niños aprenden en familia a comer, vestirse, jugar, desenvolverse en casa, relacionarse con otras personas, en síntesis, a comportarse y desenvolverse en cualquier situación, incluidos los desplazamientos y juegos en la vía pública, donde los peligros se incrementan por la circulación y el tráfico vehicular.

Esencial en nuestra vida resulta la seguridad vial, porque no somos capaces de vivir sin el tráfico, necesitamos desplazarnos en vehículos y además estamos dispuestos a pagar precios en algunos casos considerables para poder utilizar los medios de transporte.

En la actualidad, la educación vial debe ser entendida como un aprendizaje curricular, objetivo y formal que se la debe dar en el entorno escolar en mayor o menor medida, de modo transversal o específico, continuo o esporádico, como lo es en otros países. Al margen de ello también debemos entenderla como parte de la educación cívico ciudadana, entonces debe ser impartida desde el seno familiar, siendo más informal pero quizás más emocional, tomando en cuenta que las huellas que deja en los comportamientos futuros del niño son muy significativas y duraderas.

Entonces, muchos padres se preguntarán: ¿A partir de qué edad puedo enseñar a mis hijos educación vial? La respuesta es a partir de los 3 años, sí los niños deben aprender las normas de tránsito y desde esa edad promover la cultura vial en forma permanente. Una prueba experimental que forma parte de los proyectos educativos presentados por la Policía Boliviana al Ministerio de Educación, para incluir la temática de educación vial en el sistema educativo boliviano, reveló esa posibilidad, cuando niñas y niños de 3 años asimilaban normas de circulación básicas e identificaron señales de tránsito a través de una enseñanza vivencial.

La siguiente pregunta es: ¿Qué objetivos y capacidades puedo trabajar en familia respecto a la educación vial? Al respecto la misma prueba demostró que es posible trabajar los siguientes aspectos:

- 1) Conocer el entorno físico más cercano (el barrio, la zona, la ciudad) en relación con el tráfico.
- 2) Hábitos de comportamiento correcto en la vía (peatones por la acera y vehículos por la calzada).
- 3) Enseñar las normas básicas de comportamiento peatonal (cruces de calles adecuados y con prudencia de la mano de los padres).
- 4) Valorar los peligros del primer vehículo que tienen o tendrán a disposición: la bicicleta.
- 5) Conocer y manejar con seguridad la bicicleta, el triciclo y los patines.

- 6) Identificar y distinguir las señales de tránsito en relación con otros avisos publicitarios.
- 7) Promover comportamientos seguros como pasajeros (los niños viajan atrás y no se debe jugar en el interior del vehículo).

Sobre la base de estos acápites, los padres deben reflexionar y tener en cuenta los siguientes aspectos en seguridad vial:

- 1) Los adultos somos los primeros referentes de los hijos, nos imitan, somos sus primeros modelos, imagínese a usted cruzando por media calle y con el semáforo en verde, llevando a su hijo del brazo.
- 2) Tenga en cuenta que los niños tienen carencias respecto a los adultos en cuanto a los desplazamientos y la seguridad vial, usted debe proporcionarles seguridad.

Con estos elementos a la mano, diremos que la educación vial no es compleja, precisamente por la naturalidad y cotidianeidad que representa el transitar por las calles y avenidas de nuestra hermosa ciudad.¹¹³

¹¹³ EL DIARIO BOLIVIA, 02 de Junio de 2017

CAPITULO IV (MARCO JURÍDICO)

4. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

4.1. NORMATIVA POSITIVA VIGENTE NACIONAL

Es importante tener en consideración la legislación existente sobre el transporte, la seguridad y derechos de los niños, niñas y jóvenes en edad escolar en Bolivia ya que es obligación del Estado, la familia y la sociedad proteger y velar para que se cumplan bajo estas siguientes disposiciones.

4.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

A partir de un referéndum del 25 de enero del 2009 la constitución política del estado como norma suprema del ordenamiento jurídico, goza de primacía frente a cualquier otra disposición normativa. Esta constitución reconoce a los niños y niñas, adolescentes y jóvenes las garantías que consagra para todas las personas y las reconoce desde el punto de vista de la igualdad en los siguientes artículos.

En el Artículo 9. Señala que son fines y funciones esencial del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley:

2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe.
4. Garantizar el cumplimiento de los principios, valores, derechos y deberes reconocidos y consagrados en esta Constitución.

Con relación a los Derechos fundamentales y garantías, en disposiciones generales refiere en su Artículo 13. Parágrafos I. Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos. El Estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos. II. Los derechos que proclama esta Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos no enunciados. III. La clasificación de los derechos establecida en esta Constitución no determina jerarquía alguna ni superioridad de unos derechos sobre otros.

También en su Artículo 14 refiere en sus parágrafos III. El Estado garantiza a todas las personas y colectividades, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio de los derechos establecidos en esta Constitución, las leyes y los tratados internacionales de derechos humanos. IV. En el ejercicio de los derechos, nadie será obligado a hacer lo que la Constitución y las leyes no manden, ni a privarse de lo que éstas no prohíban.

En el capítulo segundo de los derechos fundamentales en su Artículo 15. Dispone, párrafo I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes. No existe la pena de muerte.

A su vez en el Artículo 17. Manda que toda persona tiene derecho a recibir educación en todos los niveles de manera universal, productiva, gratuita, integral e intercultural, sin discriminación.

En lo que concierne, a los derechos de la niñez, adolescencia y juventud en el Artículo 60 señala “Es deber del Estado, la sociedad y la Familia garantizar la prioridad del interés superior de la niña, niño y adolescente que comprende la preeminencia de sus derechos, la primacía en recibir protección y socorro en cualquier circunstancia, la prioridad en la atención de los servicios públicos y privados, y el acceso a una administración de justicia pronta, oportuna y con asistencia de personal especializado”.

Pero también en el capítulo sexto sobre educación, interculturalidad y derechos culturales señala en su Artículo 77. Parágrafo I. La educación constituye una función suprema y primera responsabilidad financiera del Estado, que tiene la obligación indeclinable de sostenerla, garantizarla y gestionarla.

A su vez el Artículo 82. Señala en sus párrafos I. El Estado garantizará el acceso a la educación y la permanencia de todas las ciudadanas y los ciudadanos en condiciones de plena igualdad. II. El Estado apoyará con prioridad a los estudiantes con menos posibilidades económicas para que accedan a los diferentes niveles del sistema educativo, mediante recursos económicos, programas de alimentación, vestimenta, transporte, material escolar; y en áreas dispersas, con residencias estudiantiles, de acuerdo con la ley.

Por otra parte en la estructura y organización territorial del Estado en su tercera parte según el Artículo 272. Señala que la autonomía implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos, la administración de sus recursos económicos, y el ejercicio de las facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por sus órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción, competencias y atribuciones.

En el capítulo octavo en Distribución y competencia señala el Artículo 302. Parágrafo I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción, numeral 18. Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.

4.1.2. Código Niña, Niño y Adolescente N° 548

Las disposiciones del presente Código aprobado, mediante Ley N° 548 del 17 de julio de 2014 establece, pautas con respecto a la legislación de los niños, niñas y adolescentes con relación a la seguridad, a este efecto, conviene precisar los derechos y deberes de la niñez,

en el Título I de su estructura que los niños, niñas y adolescentes tiene los siguientes derechos, entre ellas en sus incisos a) y h):

- a) El derecho a la vida, a la salud y a un ambiente saludable, que incluye la salud reproductiva y la protección a la maternidad; los niños con discapacidad reciben apoyo y atención especial;
- h) El derecho a la integridad personal y protección contra la violencia.

Asimismo, en el capítulo IX del código Niña, Niño y Adolescente de manera breve se detalla los deberes de los niños y adolescentes. Entre ellos se encuentran los siguientes incisos:

- a) Preservar su vida y salud
- b) Asumir su responsabilidad como sujetos activos en la construcción de la sociedad;
- c) Conocer, ejercer, preservar y defender sus derechos y respetar los derechos de las demás personas;
- d) Utilizar las oportunidades que brinda el Estado, la sociedad y su familia para su desarrollo;
- e) Respetar a su madre, padre, tutores, guardadores, maestros y a toda persona;
- f) Cumplir con sus obligaciones en el ámbito educativo;
- g) Actuar con honestidad y co-responsabilidad en su hogar y en todo ámbito;
- h) Respetar, cumplir y obedecer las disposiciones legales y órdenes legítimas que emanen del poder público;

Cabe mencionar de manera específica que los niños y adolescentes pueden ejercer sus derechos sin necesidad de haber cumplido sus deberes. No existe ningún reglamento para el cumplimiento de los deberes, dichos deberes son una apelación a la moral. Sin embargo, debe existir una educación ciudadana y una educación vial aplicando sus derechos como también exhortando a que cumplan sus deberes específicamente en el uso del transporte escolar y tener una perspectiva de seguridad preventiva.

4.1.3. Ley N° 031, Ley Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez.

Consultando el Artículo 96, Parágrafo VII de la Ley Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez” de 19 de julio de 2010.

Afirma la competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Municipales, inherente a la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano; desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, y regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.

El contenido de este artículo constituye un cambio fundamental en los Gobiernos Autónomos Municipales en relación a competencias de manera descentralizada. Puesto que este apartado reconoce la labor de planificar y desarrollar el ordenamiento de tránsito urbano y por consiguiente el transporte urbano.

4.1.4. Ley General de Transporte N° 165

En fecha 16 de agosto de 2011, se establece el marco normativo de La Ley General de Transporte considerando parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios del transporte.

En este contexto establece el marco normativo respecto a las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre. Según el Artículo 17.- sobre las autoridades competentes, en su inciso c) establece:

Autoridad competente del nivel municipal, representante del Órgano Ejecutivo del nivel municipal que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además aprueba

planes y proyectos relativos al transporte y realiza otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.

En cuanto al Artículo 22.- sobre los Gobiernos Autónomos Municipales indica que: Los gobiernos autónomos municipales tienen las siguientes exclusivas:

- a) Planificar y desarrollar al transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.*
- b) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.*
- c) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.*

Con respecto al Artículo 27 sobre función normativa, comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.

4.1.5. Ley Municipal Autónoma de Transporte y Transito Urbano N° 15

Por otro lado, las disposiciones de la Ley municipal Autónoma y Transito Urbano promulgada el 18 de abril de 2012, la misma que ha sido modificada por leyes municipales autonómicas N°s. 18, 167, 199 y 324 tiene como uno de los objetivos principales normar, regular y controlar el transporte urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana en el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, bajo los criterios de calidad, equidad y seguridad. Es decir establece nuevas pautas con respecto a la legislación del servicio privado de transporte urbano escolar, sin embargo algunas disposiciones en específico del

tema que se esta abordando requieren la incorporación de nuevas disposiciones según los requerimientos y demandas de los usuarios, padres de familia, servidores y operadores.

Es por ello, que surge la necesidad de analizar dichas disposiciones de esta nueva ley, para poder conocer cual es el tratamiento sobre el servicio privado del transporte escolar.

A este efecto, conviene precisar primero el artículo 15 que trata del Transporte Urbano de Pasajeros, inciso b) sobre el servicio privado de transporte urbano de pasajeros que textualmente señala: *“Servicio Privado de transporte urbano de pasajeros, el cual podrá ser prestado por personas naturales o jurídicas, previo permiso municipal otorgado por el GAMLP, con la finalidad de satisfacer las necesidades de traslado de pasajeros individualizados, en vías públicas entre un origen y un destino y con un determinado fin, en virtud a un contrato verbal o escrito, por un precio convenido entre partes, pudiendo ser el servicio transitorio o permanente, De acuerdo al objeto de servicio se subdivide en:*

- 1) Servicio Privado de transporte urbano escolar.*
- 2) Servicio privado de transporte urbano a personal de instituciones públicas y privadas.*
- 3) Servicio privado de transporte urbano de turismo.*
- 4) Servicio privado de transporte urbano para salud y emergencia.*
- 5) Aquellos que sean reglamentados por la AMTT.”*

Es pertinente tomar en cuenta este artículo sobre regular y controlar el transporte urbano porque es menester y necesidad para los estudiantes que tengan seguridad y el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz pueda garantizar los mecanismos jurídicos que permita un buen servicio de transporte privado escolar. Sin embargo, son más las necesidades de los usuarios por tener un transporte escolar que permita su seguridad tanto como quien les transporta y en que condiciones ya que se debe precautelar la vida de los niños, niñas y adolescentes usuarios(as).

Con relación al capítulo III sobre el servicio privado de transporte urbano de pasajeros, es reconocido por ley en su artículo 27 sobre el servicio privado de transporte escolar estipula: *“I. Personas naturales o jurídicas, que no estén prestando el servicio público de transporte urbano de pasajeros, podrán prestar el servicio privado de transporte destinado al traslado de estudiantes asistentes a instituciones educativas, previo permiso municipal otorgado por el GAML, conforme a itinerario y horario predeterminado por la misma institución, a cambio del cobro de una tarifa acordada entre el contratante y el operador del servicio.*

II. Los operadores, conductores y las instituciones educativas asumen la responsabilidad compartida por la seguridad física de los estudiantes que hagan uso del servicio privado de transporte escolar.”

Por todo lo señalado en este artículo, es pertinente hacer un análisis y señalar tres razones importantes que se requiere en este artículo: La primera es que no se deduce claramente sobre mayores medidas de protección y por lo tanto seguridad puesto que el permiso municipal no contempla sobre el cumplimiento de la gestión que tenga el permiso municipal en tanto y en cuanto no pueda disponer de venta el vehículo.

La segunda razón es que no hace referencia al uso de la tecnología el cual es un medio que se debe aprovechar a objeto de rebajar la inseguridad como el uso del GPS y cámaras de vigilancia siendo una necesidad de seguridad para que los estudiantes siendo niños, niñas y adolescentes puedan tener un mejor servicio.

La tercera razón supone dos elementos primero que los consejos Municipales podrán ejercer su atribución legislativa en el ámbito de competencias exclusivas como planificar y desarrollar el transporte urbano y segundo que se debe planificar un servicio que tengan vehículos en óptimas condiciones tomando en cuenta los años de antigüedad puesto que muchos vehículos sobrepasan los 15 y 20 años por lo tanto reducen las medidas de protección y seguridad de los estudiantes usuarios.

Para concluir, el análisis de estos artículos con respecto al servicio privado de transporte urbano escolar, se puede deducir que se ven regulados por los gobiernos municipales pero que no es suficiente ya que los usuarios, conductores y operadores esperan una mejor protección y seguridad con nuevas disposiciones que permita mejores condiciones de vida, sin embargo recién cuando sea aprobada de forma positiva, se podrá demostrar hasta que punto es realmente beneficiosa para los niños, niñas y adolescentes usuarios.

Con relación a la Ley N° 083 que hace referencia al servicio público de transporte urbano escolar y al servicio privado de transporte urbano escolar, además de todo su cuerpo legal, el cual no se toma en cuenta en las resoluciones administrativas otorgadas por la secretaría Municipal de movilidad del G.A.M.L.P., como también al carecer de su reglamentación, por consiguiente la normativa queda abrogada y derogada por ser contraria a la nueva Ley municipal de Transporte y Transito Urbano N° 015.

4.1.6. Reglamento general de transporte y transito urbano N° 015

Con respecto al reglamento de transporte y transito urbano que entro en vigencia el año 2012 y modificado por decreto municipal N° 011 del año 2013 y decreto municipal N° 025 del año 2014, con el objeto de establecer la reglamentación general del transporte y transito urbano, que forma parte del sistema de movilidad urbana, en la jurisdicción en el municipio de La Paz y que siendo una norma perfectible que requiera cada día satisfacer necesidades y demandas de los usuarios, bajo ese concepto se tomara los siguiente artículos referidos al transporte privado escolar.

A este efecto conviene precisar que el capitulo VI establece sobre el servicio privado de transporte de pasajeros que señala en su articulo 47 Y 48 que tanto personas naturales o jurídicas que no estén prestando u operando el servicio público podrán obtener el permiso municipal emitido por el GAML P. Por dos años y estará sujeta a evaluación respecto a los antecedentes previa verificación semestral de los vehículos motorizados.

Con relación a los requisitos para la obtención del permiso municipal el artículo 49 párrafo II estipula que deben adjuntar:

- a) Fotocopia de cedula de identidad y certificado de antecedentes de la fuerza especial de lucha contra el crimen
- b) Lista de vehículos motorizados a ser utilizados en el servicio privado de Transporte Urbano de pasajeros, según la clasificación prevista en la ley municipal y tránsito urbano
- c) Certificado de propiedad de registro del vehículo automotor CPRVA-03
- d) Fotocopia simple del último pago de impuestos de los vehículos motorizados.
- e) Póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)
- f) Certificado o documento que acredite la revisión técnica vehicular.
- g) Croquis detallado y actualizado del domicilio del propietario del vehículo motorizado.
- h) Asimismo podrán presentar por cada vehículo motorizado el formulario de solicitud de permiso excepcional.

El contenido de estos requisitos constituye un cambio fundamental en las políticas y reglamentaciones jurídicas que se realizan para los servidores y operadores en bien de una seguridad de los usuarios puesto que este artículo reconoce muchos requisitos indispensables. Pero no menciona por ejemplo, sobre un sistema para monitoreo por GPS y condiciones óptimas del vehículo para la seguridad de los estudiantes.

Con relación al artículo 55 sobre el servicio privado de transporte escolar los contratantes deben exigir el permiso municipal caso contrario es de entera responsabilidad de los contratantes.

“I. La contratación de servicio privado de transporte Escolar con operadores y en vehículos motorizados que no cuenten con el respectivo permiso municipal, será de entera responsabilidad de los contratantes.

II. Los prestadores u operadores del servicio Privado de Transporte Escolar además de los requisitos exigidos deberán presentar:

- a) El contrato con la Unidades educativas y/o padres de familia (original y fotocopia).*

b) Incorporar de forma permanente, en la parte trasera de los vehículos motorizados utilizados, el rotulo de “TRANSPORTE ESCOLAR”, de acuerdo al formato y dimensiones que determine la AMTT para cada tipo de vehículo.

III. Los operadores conjuntamente la Unidad Educativa y los padres de familia deberán acordar la contratación de un seguro contra riesgos a favor de los pasajeros beneficiarios del transporte privado escolar.”

Existen dos razones importantes para hacer un análisis, en lo que respecta sobre su implantación, muchos servidores no cumplen por que los contratantes no lo exigen es más, no tienen el permiso respectivo por GAMLP pero que si prestan el servicio de transporte privado escolar poniendo en riesgo la integridad de los usuario sin tomar en cuenta la prevención. La segunda razón se supone que deben tener otro seguro a favor de los pasajeros pero por falta de control permanente tanto bimestral, trimestral o semestral no se realiza, generando una situación de incertidumbre, dando paso libre a lo irregular.

Otro elemento que se debe destacar es el asistente expuesto en el artículo 56 según el párrafo I Los vehículos motorizados que presten el servicio privado de transporte escolar a niños que cursan los niveles parvulario, Pre-kínder y Kínder, así como los vehículos motorizados del tipo micro bus y bus que presten el servicio Privado de Transporte Escolar a estudiantes de todos los niveles, deben contar con un asistente, mayor de edad, cuya función consistirá en el cuidado de los usuarios durante todo el viaje (incluyendo ascenso y descenso del vehículo).

Lo señalado en este articulo, respecto al asistente se debe decir que si bien se considera una medida acertada para efectos de seguridad, no deja de ser una norma que siempre vaya mejorando de acuerdo a las exigencias y medidas de prevención en pos de los niños, niñas y adolescentes.

La seguridad y protección de niños y niñas escolares es una tarea de todos y comienza desde el hogar, donde se debe inculcar valores morales, de trato social y roles al interior de

la sociedad. Asimismo, los centros escolares deben enriquecer, fortalecer valores y nuevos conocimientos de los escolares, donde se inculque normas de educación vial para un adecuado comportamiento en la vía pública.

Mientras que el rol de las autoridades de seguridad es proteger a todos los ciudadanos, principalmente a los más vulnerables, como en este caso, se debe aplicar un trabajo eficiente que genere seguridad a los educandos, apoyados por la comunidad estudiantil en general. Caso contrario, en las actuales condiciones en las que se transporta a los menores escolares, se pone en riesgo la vida e integridad de los grupos más frágiles en materia de transporte, quienes deben ser protegidos y no sólo transportados como si fueran pasajeros adultos. Padres de familia, empresarios del ramo y conductores deben permanentemente fortalecer con demandas y necesidades del transporte privado escolar.

4.2. LEGISLACIÓN COMPARADA RELACIONADA AL TRANSPORTE ESCOLAR

Es importante realizar un estudio comparado que muestre la situación de transporte escolar en diferentes países con relación al nuestro. Por lo cual haremos un estudio legislativo comparado que tiene por fin reflejar la situación del transporte privado escolar y su seguridad en mecanismos jurídicos.

4.2.1. Legislación del Perú

Dentro de la legislación de Perú establece en su ordenanza N° 1681 “Ordenanza que regula la prestación del servicio de transporte de Estudiantes Escolares en Lima Metropolitana” en cuanto al objeto contemplada en el Artículo 1, establece regular las condiciones de acceso y permanencia que se deben cumplir para prestar el servicio de transporte de estudiantes escolares en la provincia de Lima Metropolitana, los procedimientos administrativos para el otorgamiento de títulos habilitantes, así como el régimen sancionador aplicable ante el

incumplimiento, por acción u omisión de las disposiciones y obligaciones contenidas en la presente ordenanza.

Además su finalidad en el Artículo 2, menciona: La presente ordenanza tiene como finalidad garantizar las condiciones de calidad, idoneidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte de estudiantes escolares en la provincia de Lima Metropolitana, fomentando la mejora del servicio y la seguridad de los estudiantes escolares.

En lo referente al transporte de escolares en el TÍTULO II, de los habilitantes para la prestación de servicio de transporte de estudiantes escolares en su capítulo I artículo 9 dispone la autorización de servicio según numeral 9.1. Autoriza a una persona natural o jurídica para la prestación de servicio de transporte de estudiantes escolares. Su obtención y vigencia esta condicionada al cumplimiento de los requisitos y condiciones de acceso y permanencia establecidos en la presente Ordenanza.¹¹⁴

Para concluir, esta ordenanza no contempla muchos mecanismos de seguridad para la protección de estudiantes en edad escolar que hacen uso de este servicio y que se requiere una nueva normativa que especifique las condiciones y el correcto servicio en el país del Perú.

4.2.2. Legislación de Chile

Acerca de la Legislación chilena la tuición la tiene el ministerio de transporte y telecomunicaciones la que generó como norma el decreto supremo N° 38 de 1992 con modificaciones el 2003 y el 2015 pues bien, con relación a transporte escolar se destaca las características que debe tener el transporte establecido en el artículo 2 señalando la capacidad y cantidad de asientos en cuanto a los responsables establece en el artículo 3 que es responsabilidad de los conductores velar por la seguridad de los menores y que tenga un

¹¹⁴ Ordenanza1681 Perú- El peruano Lima 2013

acompañante en todo el recorrido, cabe resaltar que los acompañantes deben estar registrados en el servicio nacional de filiación del transporte escolar.

En cuanto al seguro los vehículos deberán contar con los seguros obligatorios de tránsito entre otros como así efectuar su revisión técnica establecidas en cada región fundadas en el artículo 7 y 8.

En cuanto a los requisitos que se debe considerar son los siguientes según el artículo 9 señala: estar pintados de color amarillo, portar en la parte superior con un letrero, asientos correctamente posicionados, los vehículos deben contar con cintas retro reflexivas, también en el artículo 10 indica que tipos de vehículos deben hacer el servicio de transporte escolar, así mismo, deben llevar los accesorios de seguridad como extintores, botiquín y otros según contempladas en la ley general de transporte.

En cuanto a las modificaciones a la ley de transporte escolar se contempla la solicitud de inscripción adjuntando el interesado los antecedentes del empresario de transporte con los datos establecidos por ley como el nombre, cédula de identidad domicilio, tanto del conductor como del acompañante asistente, a su vez, las características de cada vehículo, adjuntando certificado de anotaciones para su respectivo control por la secretaria regional de transporte según el artículo 3.

Ahora bien, por otra parte dentro de otras modificaciones a la ley de transporte escolar en el inciso b) del artículo 10 en el caso de la antigüedad máxima permitida para que un vehículo pueda efectuar el servicio de transporte remunerado de escolares será de 16 años, a su vez, en cuanto a los vehículos nuevos, para que obtenga su primera revisión como transporte escolar será de siete años, establecida en el decreto supremo N° 38 de fecha 31 de diciembre de 2015.

Para concluir como parte importante de la normativa es el reglamento del registro nacional de servicios de transporte remunerado de escolares, conformado por registros regionales a cargo de las secretarías de cada región concernientes al ministerio de transporte y

telecomunicaciones, dicha solicitud deberán adjuntar requisitos establecidos en el artículo 3 considerando antecedentes de la persona natural o jurídica, antecedentes del conductor, antecedentes de los adultos acompañantes, identificación y características de cada vehículo siendo el interesado adjuntar un certificado de anotaciones vigentes en el registro de vehículos motorizados.

Asimismo, los certificados de inscripción en el Registro que otorgue la secretaria Regional, tendrá una vigencia de cuatro años, salvo que en dicho período el vehículo deba dejar de prestar servicios por aplicación de las normas de antigüedad máxima aplicable a estos vehículos, en cuyo caso el certificado se extenderá con una vigencia equivalente al tiempo de empleo como vehículo escolar que le reste.art.4

CUADRO COMPARATIVO

BOLIVIA	PERÚ	CHILE	OBSERVACIONES
LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA N° 015 DE TRANSPORTE Y TRANSITO URBANO	Ordenanza Regional N° 1681 ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES ESCOLARES EN LIMA METROPOLITANA.	REGLAMENTA EL TRANSPORTE REMUNERADO DE ESCOLARES Núm. 38.- Santiago, 19 de Febrero de 1992	
<i>Artículo 1 objeto</i> <i>La presente Ley Municipal tiene por objeto normar, regular y controlar el Transporte y tránsito urbano, que forman parte del sistema de movilidad urbana, en la jurisdicción del municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.</i> <i>Con referente a la normativa en mención, es importante determinar</i>	Artículo 1, establece regular las condiciones de acceso y permanencia que se deben cumplir para prestar el servicio de transporte de estudiantes escolares en la provincia de Lima Metropolitana, los procedimientos administrativos para el otorgamiento de títulos habilitantes, así como el régimen sancionador aplicable ante el incumplimiento, por acción u omisión de las disposiciones y	<i>Artículo 1°.- Para los efectos de este decreto, debe entenderse por "escolares" en general a los niños que asisten a guarderías infantiles, parvularios o a establecimientos educacionales, hasta el cuarto año.</i> En cuanto a los requisitos que se debe considerar son los siguientes según el artículo 9 señala: estar pintados de color amarillo, portar en la	PERÚ Esta ordenanza no contempla muchos mecanismos de seguridad para la protección de estudiantes en edad escolar que hacen uso de este servicio y que se requiere una nueva normativa que especifique las condiciones y el correcto servicio en el país del Perú. CHILE La normativa es el reglamento del registro nacional de servicios de

<p>que protege y garantiza el servicio de transporte privado escolar contemplado en su artículo 27.</p> <p>Sin embargo, se puede deducir que si bien son regulados no es suficiente ya que los usuarios, conductores y operadores esperan una mejor protección y seguridad con nuevas disposiciones que permita mejores condiciones de vida, y sea en beneficio a estudiantes de unidades educativas.</p>	<p>obligaciones contenidas en la presente ordenanza. Además, su finalidad en el Artículo 2, menciona: <i>La presente ordenanza tiene como finalidad garantizar las condiciones de calidad, idoneidad, y seguridad en la prestación del servicio de transporte de estudiantes escolares en la provincia de Lima Metropolitana, fomentando la mejora del servicio y la seguridad de los estudiantes escolares.</i></p> <p>En lo referente al transporte de escolares en el TÍTULO II, de los habilitantes para la prestación de servicio de transporte de estudiantes escolares en su capítulo I dispone la autorización de servicio en su Artículo 9, y numeral 9.1. Autoriza a una persona natural o jurídica para la prestación de servicio de transporte de estudiantes escolares. Su obtención y vigencia está condicionada al cumplimiento de los requisitos y condiciones de acceso y permanencia establecidos en la presente Ordenanza.</p>	<p>parte superior con un letrero, asientos correctamente posicionados, los vehículos deben contar con cintas retro reflexivas, también en el artículo 10 indica que tipos de vehículos deben hacer el servicio de transporte escolar así mismo deben llevar los accesorios de seguridad como extintores, botiquín y otros según contempladas en la ley general de transporte.</p> <p>Ahora bien, por otra parte dentro de otras modificaciones a la ley de transporte escolar en el inciso séptimo del artículo 10 en el caso de la antigüedad máxima permitida para que un vehículo obtenga su primera revisión como transporte escolar será de siete años, establecida en fecha 31 de diciembre de 2015 del decreto supremo N° 38.</p>	<p>transporte remunerado de escolares, conformado por registros regionales a cargo de las secretarías de cada región concernientes al ministerio de transporte y telecomunicaciones, dicha solicitud deberán adjuntar requisitos establecidos en el artículo 3 considerando antecedentes de la persona natural o jurídica, antecedentes del conductor, antecedentes de los adultos acompañantes, identificación y características de cada vehículo siendo el interesado adjuntar un certificado de anotaciones vigentes en el registro de vehículos motorizados. Así mismo los certificados de inscripción en el Registro que otorgue la secretaria Regional, tendrá una vigencia de cuatro años, salvo que en dicho período el vehículo deba dejar de prestar servicios por aplicación de las normas de antigüedad máxima aplicable a estos vehículos, en cuyo caso el certificado se extenderá con una vigencia equivalente al tiempo de empleo como vehículo escolar que le reste (art. 4)</p> <p>BOLIVIA</p> <p>Si bien existe una norma municipal que regule el transporte escolar es insuficiente con respecto al transporte privado escolar que es más demandado en la actualidad.</p>
---	---	--	--

CAPÍTULO V
(FUNDAMENTOS SOCIALES)
5. FUNDAMENTOS SOCIALES PARA LA
REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE
TRANSPORTE URBANO ESCOLAR ANTE LA
INSUFICIENCIA DE NORMATIVA MUNICIPAL
EXISTENTE

5.1. FALTA DE SEGURIDAD Y MUERTE DE MENOR
EN UN BUS ESCOLAR.

Una estudiante de diez años, que cursaba el 5° de primaria en la unidad educativa Domingo Savio de la zona Sur de La Paz, perdió la vida el 25 de marzo de 2014 en un accidente de tránsito en inmediaciones del establecimiento. Según el relato policial, la niña sacó su cabeza por la ventana del bus escolar cuando el vehículo emprendió la marcha, y se golpeó contra un árbol. De acuerdo con allegados, la menor habría intentado llamar a su hermano menor.¹¹⁵

El director de Tránsito de la zona Sur, coronel Jorge Butrón, en declaraciones a Erbol dijo que el incidente ocurrió a las 13:30 en la avenida Sánchez Bustamante y calle 14 de la zona de Calacoto:¹¹⁶

“La menor se fue a ubicar en el último asiento del bus escolar, marca Nissan, color amarillo, con placa de control 996-IGF. La niña sacó su cabecita por la ventana y

¹¹⁵ La Razón; Castellón, Juan René: “Una niña muere en un bus escolar”, La Razón, Edición Impresa: ciudades / accidente, La Paz - Bolivia, 26 de marzo de 2014.

¹¹⁶ *Ibíd.*

el vehículo empezó su marcha llegando a (impactar la estudiante) contra la rama de un árbol”.

La estudiante fue auxiliada por efectivos de Bomberos, que la hallaron aún con vida. Ella fue trasladada al hospital Los Pinos, sin embargo, falleció en el nosocomio debido a la fuerte lesión en el cráneo.

“Se determinó como causa de la muerte accidente vascular cerebral, con fractura de la base del cráneo; es decir, en realidad es un traumatismo cráneo encefálico. Además, se complementa como la causa un trauma raquimedular”¹¹⁷.

El accidente de tránsito ocurrió en la puerta del establecimiento donde estudiaba la niña. En la noche, la menor era velada en la funeraria Santa María de la zona de Miraflores y los parientes no quisieron brindar ninguna información sobre lo sucedido. En las redes sociales se conocieron algunos detalles del accidente a través de parientes de los alumnos del colegio.

5.1.1. Otros casos

Antonio Pereira, presidente de la Junta Nacional de Padres de Familia de Colegios Privados, informó en declaración a La Razón que el año 2013 se presentaron tres casos de abuso sexual, cinco de conducción peligrosa porque los choferes consumían bebidas alcohólicas en los motorizados, y una decena que tenían fallas mecánicas.¹¹⁸

¹¹⁷ Ibídem.

¹¹⁸ La Razón: Villa, Micaela: “Operadores del transporte escolar deben tener permiso”, La Razón, Edición Impresa: ciudades / Alcaldía, La Paz – Bolivia, 17 de enero de 2014.

El 4 de diciembre de 2013, la Policía capturó a otro chofer que prestaba servicios al Liceo La Paz, turno de la tarde. César N., de 25 años, fue acusado de violar a una alumna de 13 años de esa unidad educativa.

La menor fue agredida sexualmente tres veces, dos dentro del vehículo. “*Los estudiantes también contaron a sus padres que los choferes bebían cerveza en latas dentro del vehículo. Gracias a Dios no se produjo accidentes*”, dijo Pereira. Aunque el gobierno local no cuenta con información, calcula que al menos el 90% de los motorizados del transporte estudiantil son de colegios privados y 10% de los públicos.¹¹⁹

5.2. PERMISO PARA OPERADORES DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LA PAZ.

Los prestadores del servicio de transporte escolar deben recabar el permiso edil para operar desde la gestión 2014 en el municipio de La Paz. La Alcaldía exige, entre otros, antecedentes policiales de los choferes, el SOAT y la roseta de la inspección técnica vehicular.

Los operadores deben tramitar el permiso en la Autoridad Municipal de transporte y tránsito (AMTT) del gobierno local¹²⁰ Sin embargo solo 251 vehículos tienen el permiso de transporte escolar en la gestión 2018 y muchos otros no cumplen con los requisitos establecidos en dichas normativas pero que además son insuficientes.

¹¹⁹ *Ibíd.*

¹²⁰ La Razón: Villa, Micaela: “Operadores del transporte escolar deben tener permiso”, La Razón, Edición Impresa: ciudades / Alcaldía, La Paz – Bolivia, 17 de enero de 2014.

UNIDADES EDUCATIVAS QUE CUENTAN CON PERMISO MUNICIPAL		
UNIDADES EDUCATIVAS	N° DE UNIDADES EDUCATIVAS	N° DE VEHÍCULOS CON PERMISO
FISCALES	12	20
CONVENIO	6	21
PRIVADAS	38	210
TOTAL	56	251

Fuente: Elaboración propia en base a datos del GAMLP

5.2.1. Requisitos

Entre los requisitos que la AMTT exige están: *la fotocopia legalizada de la cédula de identidad, el certificado de registro de comercio emitido por Fundempresa y la lista de afiliados o socios, la copia simple del último pago de impuestos, póliza del SOAT (Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito) y el certificado de la revisión técnica vehicular.*

También deben presentar la lista de los vehículos que serán utilizados con sus certificados de propiedad y radicatoria, el croquis detallado y actualizado del domicilio del propietario del motorizado, formulario de solicitud de permiso excepcional para ingreso al área de restricción y el contrato con las unidades educativas o padres de familia.

Los choferes deben recabar de forma obligatoria la tarjeta de identificación de la AMTT, para lo cual tienen que presentar fotocopias de la cédula de identidad y certificado original de antecedentes de la FELCC y de Tránsito.

Control. *“Luego de la revisión documental, que puede tomar cinco días, se programará la revisión técnica del vehículo; si no aprueba, tiene un plazo de 10 a 15 días para subsanar lo observado, luego es habilitado”.*

5.2.2. Sanciones y multas

Según declaración del jefe de Movilidad de la Alcaldía, Marco Fuentes, explico que concluido el proceso de autorización, la guardia vial hará controles para multar a los que no tengan el permiso edil; si son reincidentes, impedirán que presten servicio.¹²¹

Si bien las sanciones son una buena medida para evitar que haya vehículos sin autorización, sin embargo existen muchas unidades motorizadas que prestan el servicio privado de transporte escolar sin ninguna autorización durante el año ni tampoco existen los controles en las paradas de las Unidades educativas.

5.3. ASPECTOS IMPORTANTES QUE SE DEBE CONSIDERAR SOBRE UNA REGULACIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO ESCOLAR

Ante el crecimiento del parque automotor del servicio privado de transporte urbano escolar se debe considerar una regulación segura del transporte privado escolar y tomar en cuenta los siguientes aspectos:

5.3.1. Características y Requisitos

Dentro de las características se debe considerar la Identificación con el denominativo de “transporte escolar” visiblemente y al alcance de los otros vehículos, es decir que debe ser de color negro combinado con el trasfondo de color amarillo en la parte superior, como también llevar letreros amplios en las partes laterales, para que otros usuarios de la vía identifiquen al transporte escolar y puedan dar preferencia en la circulación, al tratarse de menores en edad escolar.

¹²¹ *Ibíd.*

Asimismo, como otra característica es estar equipados con luces intermitentes de accionar automático en el momento que el vehículo de transporte escolar se detenga para que puedan abordar y descender del vehículo si bien es cierto que muchos implementan estos dispositivos de seguridad, también es cierto que muchos otros vehículos no lo implementan de tal manera que corren mucho riesgo los menores.

Ahora bien como requisito deberá contar en el año con dos inspecciones técnica mecánica establecidas por la dirección de movilidad del gobierno autónomo municipal de La Paz y los respectivos seguros de tránsito.

Para concluir como último requisito que se debe tomar en cuenta que a partir de una nueva normativa también se pueda considerar que los vehículos que quieran prestar servicio privado de transporte escolar puedan tener como mínimo 15 años de antigüedad a partir de su contratación sin afectar a los vehículos que ya prestan dicho servicio.

Muchos de los requisitos que se consideran están dentro de la normativa, sin embargo, muchos operadores y conductores incumplen dicha normativa debido a que no se materializa los controles necesarios ni tampoco dichos operadores toman medidas preventivas cuidando la seguridad de los usuarios.

5.3.2. Requisitos de los conductores y propietarios

Los requisitos que deben tener los operadores para adquirir la autorización se deberán considerar el registro de servicio de transporte privado escolar, para destacar el mejoramiento de los servicios de transporte privado de pasajeros escolares, a través de diversas medidas que tiendan a hacerlo más seguro, cómodo, eficiente y eficaz.

El transporte escolar tiene una creciente importancia social en las ciudades, al atender cada vez a grupos más amplios de la población, principalmente en las grandes ciudades como La

Paz, la flota en servicio alcanza a 500 vehículos en promedio, entre formales e informales, los cuales están en la Región Metropolitana.

El aspecto de la seguridad de los usuarios del transporte escolar es materia de atención especial por gobiernos nacionales y descentralizados, en primer lugar, por tratarse de niños, y en segundo lugar porque el fuerte crecimiento de la actividad genera un aumento de los riesgos de accidente causados por estos servicios, que afectan a estudiantes en edad escolar.

Se vincula a lo anterior la carencia de herramientas de control y fiscalización con que se cuenta, lo que contribuye a la informalidad en la prestación del servicio.

La normativa que se propone viene, entonces, a llenar un vacío de insuficiencia de nuestra legislación referente a este tema que es preocupación constante de padres, apoderados y de la comunidad en general, con el objetivo de establecer disposiciones claras tendientes, como la responsabilidad sobre el permiso municipal y el registro del remplazo por impedimento extraordinario fundamentalmente, a dar seguridad a los usuarios tanto en la perspectiva que los vehículos y conductores sean los más adecuados, es decir, que los operadores tengan la capacidad necesaria en cuanto a su eficiencia y también sean personas conscientes sobre la responsabilidad de menores a quienes transportan.

Por consiguiente, se debe contar con un registro del transporte remunerado de escolares de carácter obligatorio ya que representa una necesidad de primer orden, que apunta en el sentido de favorecer a vastos y crecientes sectores de usuarios, y que también beneficia a aquellos numerosos operadores que cumplen con las normas vigentes cuyas agrupaciones gremiales ya han planteado esta aspiración a las autoridades del sector.

CAPÍTULO VI

(MARCO PRÁCTICO)

6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL TRABAJO DE CAMPO

6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO

El universo de estudio (50 encuestados) está conformado por dos (2) grupos poblacionales objeto del estudio para determinar y poder dar una respuesta a los objetivos dados en base al presente estudio:

- El primer grupo poblacional está conformado por (25) Padres de Familia y Estudiantes Usuarios.
- El segundo grupo poblacional de estudio, está conformado por (25) Choferes y Propietarios que prestan el servicio de transporte escolar.

Al realizar las encuestas se tomó a cada encuestado de forma aleatoria, para poder abarcar y recopilar criterios de forma general dentro la problemática. Asimismo, se tomó en cuenta la opinión diversificada según género y edad, tal cual se expresa en la siguiente tabla:

Tabla 4: UNIVERSO DE ESTUDIO

ÍTEM	ENCUESTADOS	SEXO		EDADES
		M	F	
1.	Padres de Familia y Estudiantes Usuarios	10	15	14 a 39 años
2.	Choferes y Propietarios que prestan el servicio	22	3	25 a 55 años
TOTAL		32	18	

Fuente: Elaboración Propia

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

6.2. RESULTADOS OBTENIDOS

6.2.1. Primer grupo poblacional Padres de Familia y Estudiantes Usuarios.

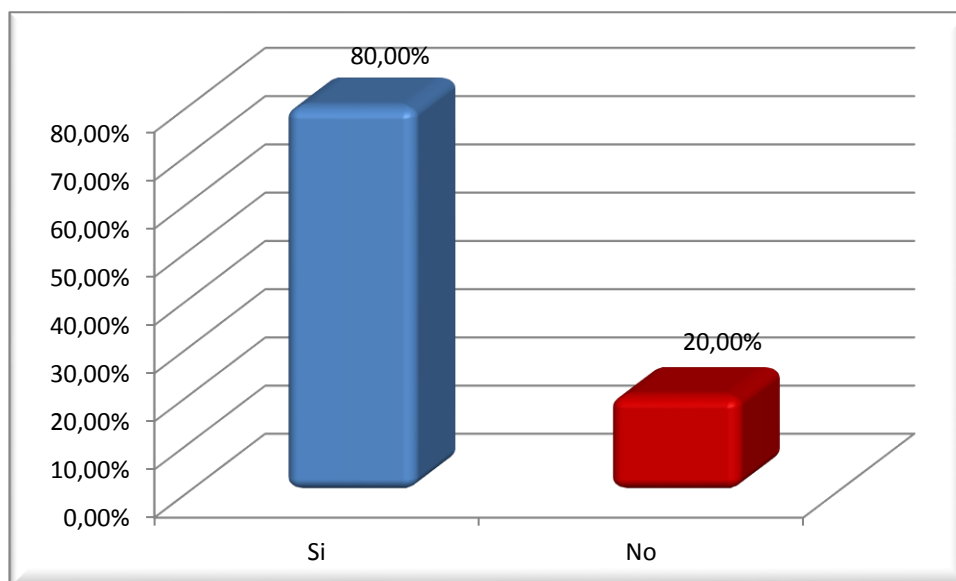
1) ¿Usted sabe o tiene conocimiento de lo que es el servicio de autotransporte urbano escolar?

Tabla 5: CONOCIMIENTO DE QUE ES EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	20	80,00%
b.	No	5	20,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 1: CONOCIMIENTO DE QUE ES EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Con respecto a si sabe o tiene conocimiento de lo que es el servicio de autotransporte urbano escolar, los encuestados como usuarios indicaron en un 80% que, si saben, sin embargo el 20% indica desconocer dicho servicio.

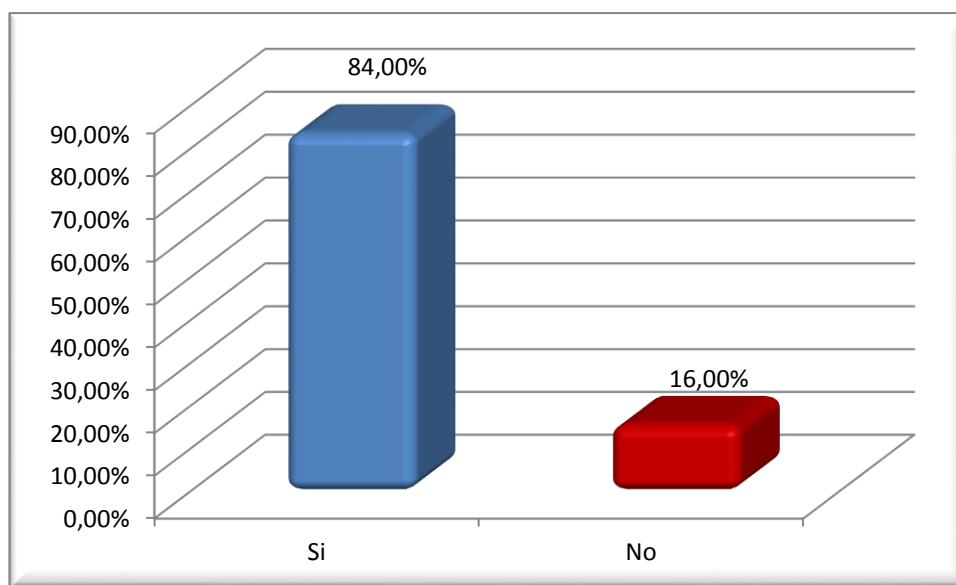
2) ¿Sabía usted que dentro del municipio de La Paz se ofrece el servicio privado de transporte urbano escolar?

Tabla 6: DENTRO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ SE OFRECE EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	21	84,00%
b.	No	4	16,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 2: DENTRO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ SE OFRECE EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

De los encuestados a la pregunta que dentro del municipio de La Paz se ofrece el servicio privado de transporte urbano escolar, el 84% indica que si conoce este tipo de servicios dentro de El municipio de La Paz, pero el 16% indica desconocer que este tipo de servicios se presten.

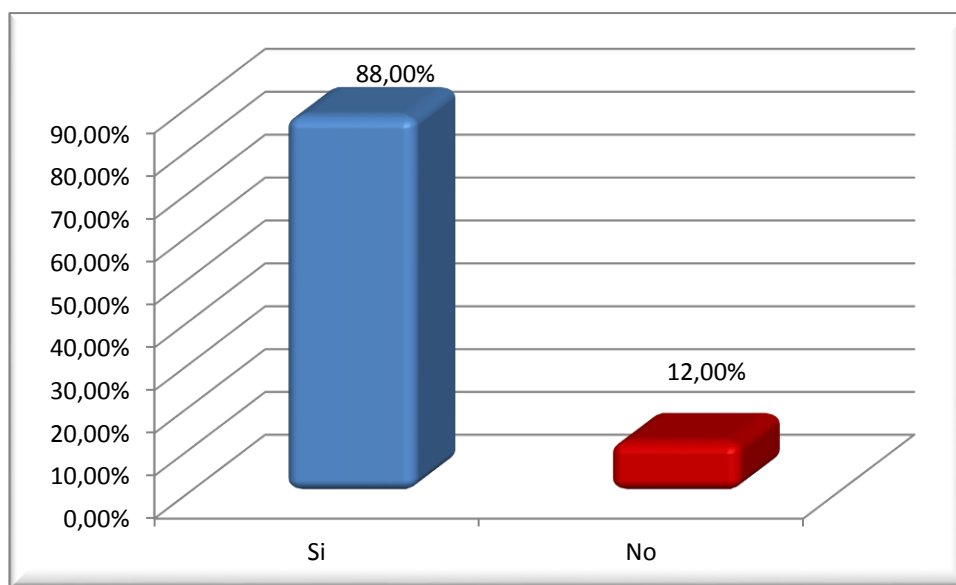
3) ¿Usted tiene conocimiento por falta de medidas de seguridad protagonizaron incidentes en el servicio privado de transporte escolar?

Tabla 7: POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD PROTAGONIZARON INCIDENTES EN EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	22	88,00%
b.	No	3	12,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 3: POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD PROTAGONIZARON INCIDENTES EN EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Respecto a si tienen conocimiento que este tipo de servicio privado de transporte urbano escolar por falta de medidas de seguridad protagonizaron accidentes en el servicio, el 88% establece que si son protagonistas de accidentes por falta de medidas de seguridad, y el 12% de los encuestados responde negativamente.

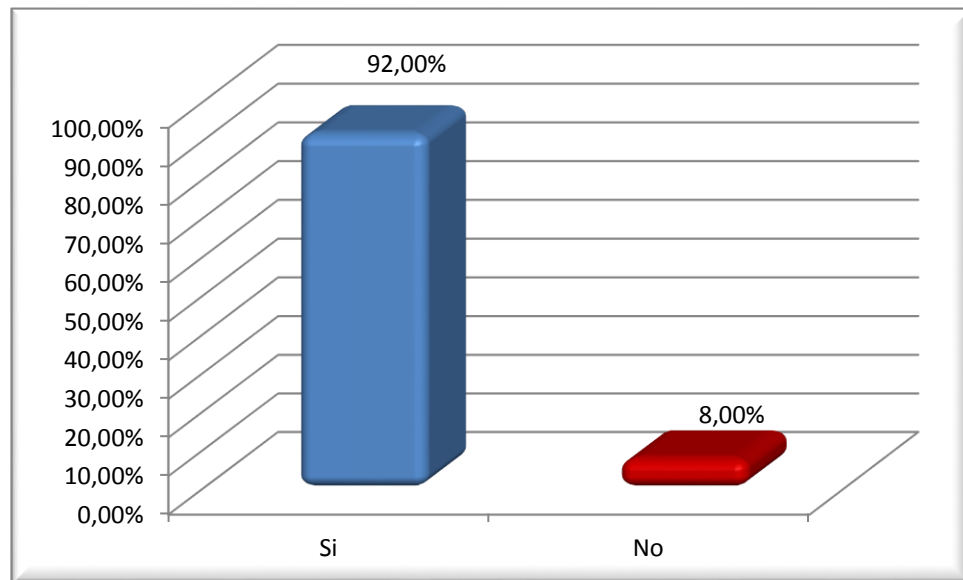
4) ¿Usted considera que la norma municipal N° 015 que contempla el servicio privado de transporte escolar requiera mejorar en medidas efectivas de protección y seguridad?

Tabla 8: LA NORMA MUNICIPAL N° 015 QUE CONTEMPLA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR REQUIERA MEJORAR EN MEDIDAS EFECTIVAS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	23	92,00%
b.	No	2	8,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 4: LA NORMA MUNICIPAL N° 015 QUE CONTEMPLA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR REQUIERA MEJORAR EN MEDIDAS EFECTIVAS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD



Fuente: Elaboración propia

Sobre considerar que la norma municipal N° 015 que contempla el servicio privado de transporte escolar requiera mejorar en medidas efectivas de protección y seguridad, la mayoría en un 92% coincide que se debe mejorar en control y seguridad, y no así para un 8% lo observa de distinta forma.

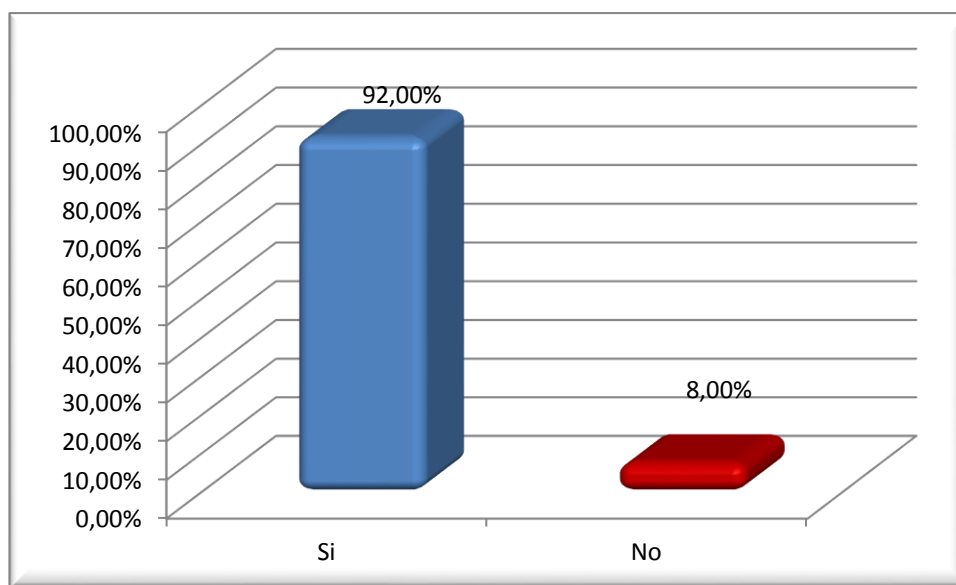
5) ¿Usted considera importante la seguridad de los estudiantes que hacen uso de este tipo de transporte?

Tabla 9: IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES QUE HACEN USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	23	92,00%
b.	No	2	8,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 5: IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES QUE HACEN USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE



Fuente: Elaboración propia

Sobre la importancia de la seguridad de los estudiantes usuarios de transporte escolar, el 92% coincide en que su importancia es de relevancia y el 8% respondió negativamente.

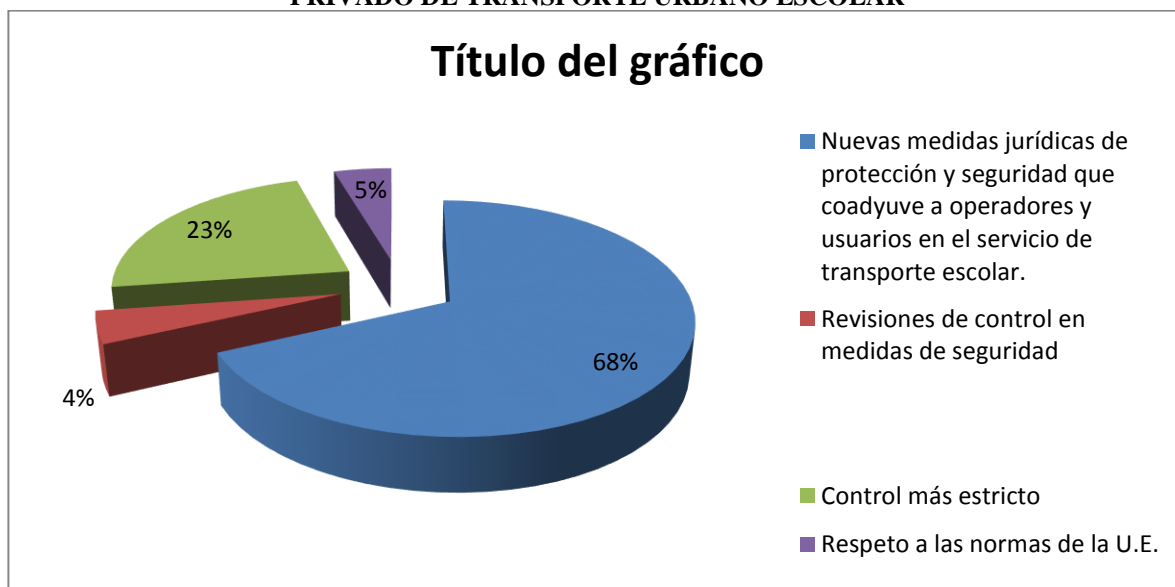
6) ¿Según usted qué mecanismos propondría para mejorar la seguridad del servicio privado de transporte urbano escolar?

Tabla 10: MECANISMOS PROPUESTOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Nuevas medidas jurídicas de protección y seguridad que coadyuve a operadores y usuarios en el servicio de transporte escolar.	15	68 %
b.	Revisiones de control de medidas de seguridad	1	4%
c.	Control más estricto	5	23%
d.	Respeto a las normas de la U.E.	1	5%
TOTAL		22	100%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 6: MECANISMOS PROPUESTOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Respecto a qué mecanismos propondría para mejorar la seguridad del servicio privado de transporte urbano escolar se tiene que el 68 % indica que nuevas medidas jurídicas de protección y seguridad que coadyuve a operadores y usuarios en el servicio de transporte escolar; el 4 % por medio de revisiones de control de medidas de seguridad; el 23 % indica que por medio de un control más estricto; y el 5 % mediante el respeto a las normas de las U.E.

6.2.2. Segundo grupo poblacional Choferes y Propietarios que prestan el servicio.

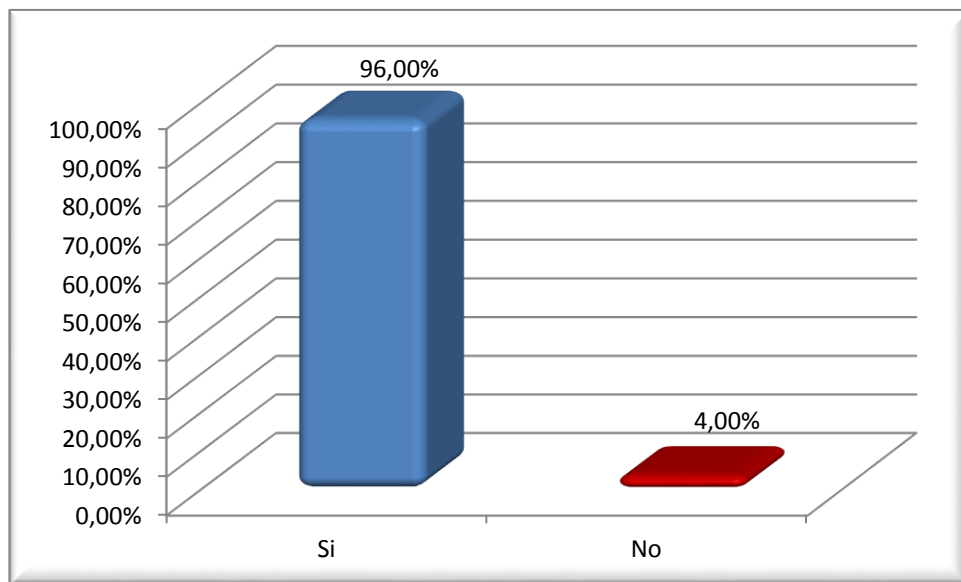
1) ¿Usted sabe o tiene conocimiento de lo que es el servicio de autotransporte urbano escolar?

Tabla 11: CONOCIMIENTO DE LO QUE ES EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	24	96,00%
b.	No	1	4,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 7: CONOCIMIENTO DE QUE ES EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

De este segundo grupo de estudio, respecto a si tienen conocimiento de que es el servicio de autotransporte urbano escolar, el 96% si conoce dicho servicio, y el 4% restante responde de forma negativa.

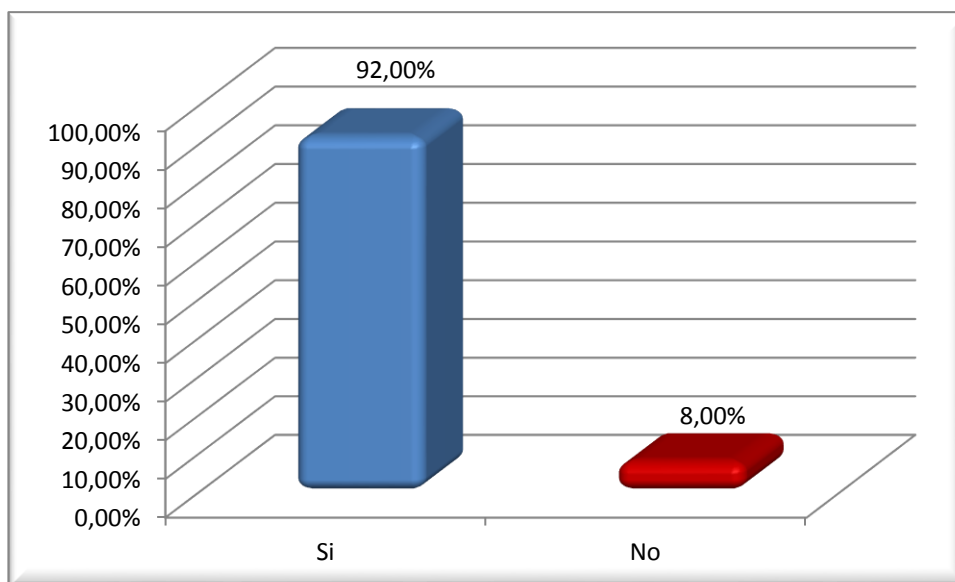
2) ¿Sabía usted que dentro del municipio de La Paz se ofrece el servicio privado de transporte urbano escolar?

Tabla 12: DENTRO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ SE OFRECE EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ITEM	CANTIDAD	%
a.	Si	23	92,00%
b.	No	2	8,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 8: DENTRO DEL MUNICIPIO DE LA PAZ SE OFRECE EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Respecto a que dentro del municipio de La Paz se ofrece el servicio privado de transporte urbano escolar, el 92% si tiene conocimiento de la existencia de dicho servicio, y el 8% responde que no tiene conocimiento.

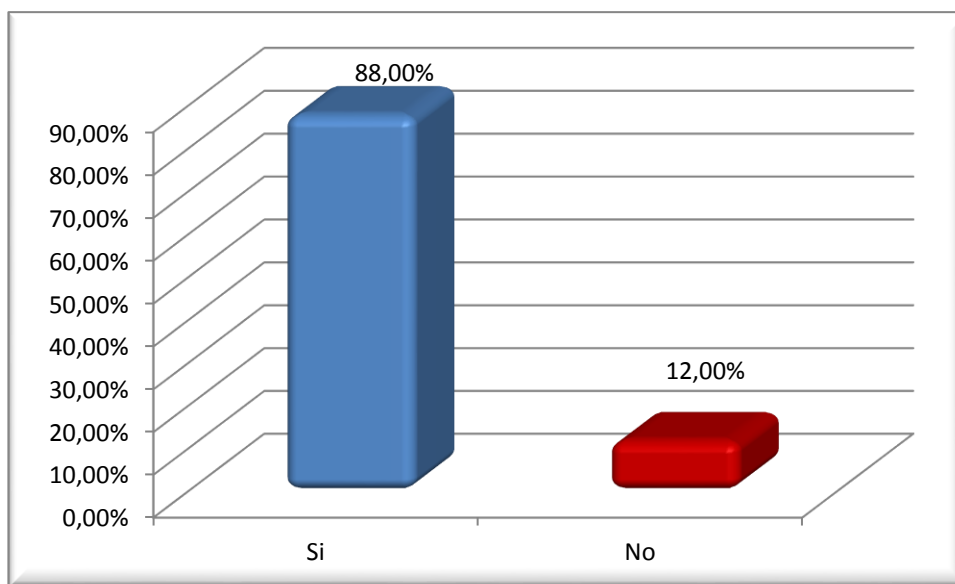
3) ¿Usted tiene conocimiento que por falta de medidas de seguridad protagonizaron incidentes en el servicio privado de transporte escolar?

Tabla 13: POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD PROTAGONIZARON INCIDENTES EN EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	22	88,00%
b.	No	3	12,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 9: POR FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD PROTAGONIZARON INCIDENTES EN EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Con relación a que este tipo de servicio privado de transporte urbano escolar por falta de medidas de seguridad protagonizó incidentes tanto de estudiantes como del vehículo, el 88% establece que si efectivamente ocurre ello, ocasionando una suerte de inseguridad, solo el 12% niega que sea una causante.

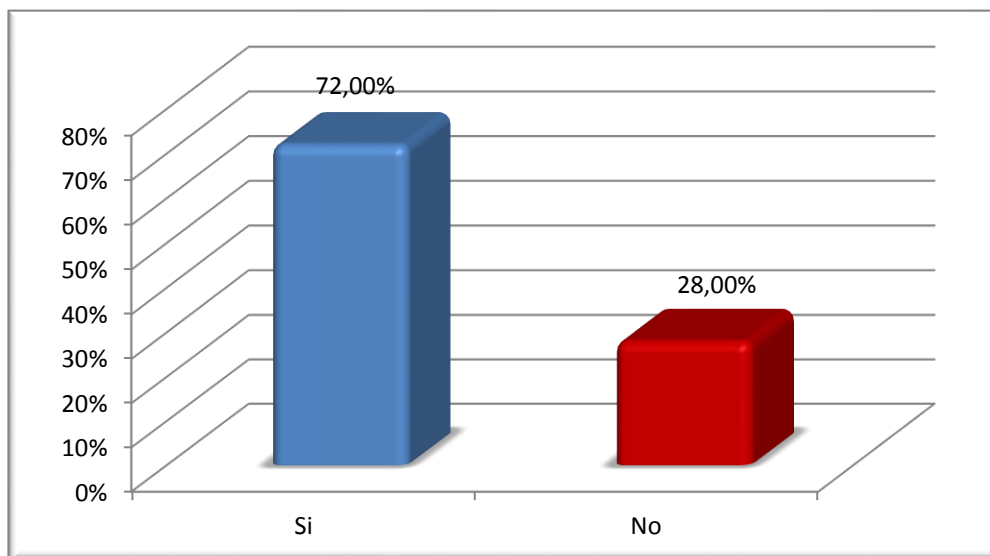
4) ¿Usted considera que la norma municipal N° 015 que contempla el servicio privado de transporte escolar requiera mejorar en medidas efectivas de protección y seguridad?

Tabla 14: LA NORMA MUNICIPAL N° 015 QUE CONTEMPLA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR REQUIERA MEJORAR EN MEDIDAS EFECTIVAS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	18	72,00%
b.	No	7	28,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 10: LA NORMA MUNICIPAL N° 015 QUE CONTEMPLA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR REQUIERA MEJORAR EN MEDIDAS EFECTIVAS DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD



Fuente: Elaboración propia

Con relación a la norma municipal N° 015 que refiere el servicio privado de transporte escolar, requiera mejorar en medidas efectivas de control y seguridad, el 72% lo considera efectivamente mejorar en protección y seguridad, y el 28% no está de acuerdo con dicho extremo.

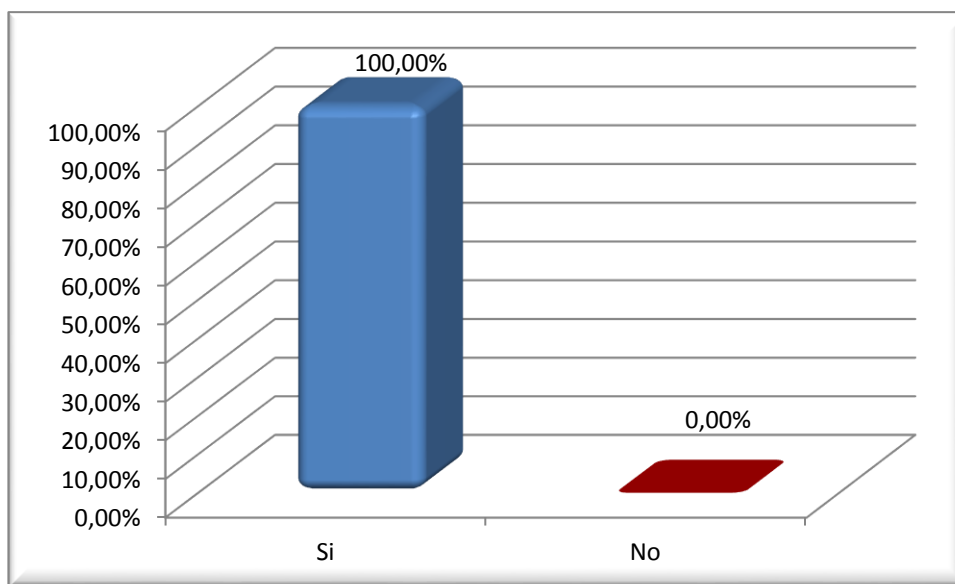
5) ¿Usted considera importante la seguridad de los estudiantes que hacen uso de este tipo de transporte?

Tabla 15: IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES QUE HACEN USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Si	25	100,00%
b.	No	0	0,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico 11: IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD DE LOS ESTUDIANTES QUE HACEN USO DE ESTE TIPO DE TRANSPORTE



Fuente: Elaboración propia

En relación a si es importante la seguridad de los estudiantes que hacen uso de este tipo de transporte, de los encuestados de este grupo se tiene en un 100% que si es muy importante.

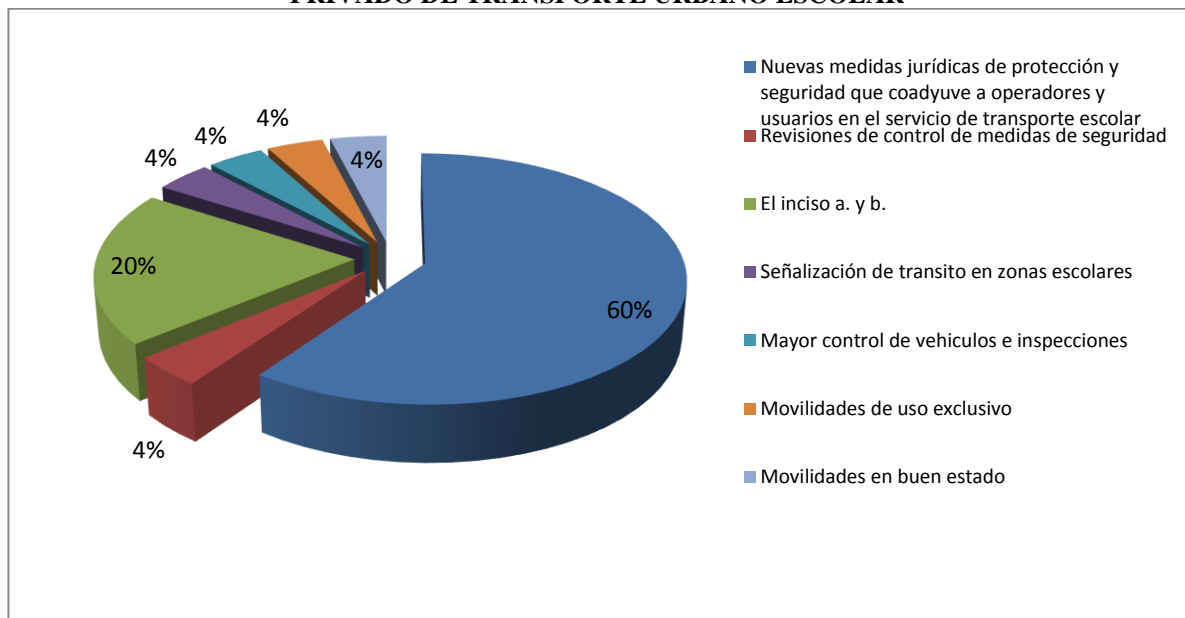
6) ¿Según usted qué mecanismos propondría para mejorar la seguridad del servicio privado de transporte urbano escolar?

Tabla 16: MECANISMOS PROPUESTOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

N°	ÍTEM	CANTIDAD	%
a.	Nuevas medidas jurídicas de protección y seguridad que coadyuve a operadores y usuarios en el servicio de transporte escolar.	15	60,00%
b.	Revisiones de control de medidas de seguridad	1	4,00%
c.	El inciso a. y b.	5	20,00%
d.	Señalización de Transito en zonas escolares	1	4,00%
e.	Mayor control de vehículos e inspecciones	1	4,00%
f.	Movilidades de uso exclusivo	1	4,00%
g.	Movilidades en buen estado	1	4,00%
TOTAL		25	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Grafico 12: MECANISMOS PROPUESTOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE URBANO ESCOLAR



Fuente: Elaboración propia

Finalmente a que mecanismos se propondría para mejorar la seguridad del servicio privado de transporte urbano escolar, se establece que el 60% es mediante nuevas medidas jurídicas de protección y seguridad que coadyuve a operadores y usuarios; el 4% Revisiones de control de medidas de seguridad; el 20% El inciso a. y b.; 4% Señalización de Transito en zonas escolares; 4% Mayor control de vehículos e inspecciones; 4% Movilidades de uso exclusivo; y Movilidades en buen estado.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis realizado con la finalidad de mejorar la protección de los estudiantes usuarios a través de las normas actuales respecto al servicio de transporte urbano escolar, se permite establecer las siguientes conclusiones:

- La investigación constituye un aporte para crear conciencia social y de instituciones públicas vinculadas al control del transporte escolar, capaz de generar un cambio de actitud de los operadores privados de este servicio y concienciar un sentimiento de mayor vigilancia de la sociedad a los concesionarios de estos servicios que tengan vehículos legalmente autorizados para prestar una mayor seguridad e integridad de los usuarios.
- Puntualizar que el servicio de transporte escolar es satisfacer necesidades colectivas, por consiguiente estas prestaciones deben ser reguladas por ley, realizada por la administración pública, a su vez, reglamentados por un procedimiento de derecho público.
- Indicar que en nuestra legislación no se establece una antigüedad máxima en cuanto al transporte escolar ni medidas de seguridad según el año de fabricación como en otras legislaciones que establece como antigüedad máxima de 10 años contados desde su primera matriculación, pudiendo incrementarse hasta los 16 años el cual genere un nivel suficiente de seguridad.
- En lo que se refiere a la seguridad, podemos afirmar que se debe aplicar un ambiente relativamente estable y predecible en el cual un individuo o grupo pueda desarrollar sus actividades sin interferencia, daño y sin miedo a disturbios, que generen inconvenientes de inseguridad.
- Sobre los factores de prevención, se debe actuar en base a un modelo activo, global y sobre todo preventivo, es decir actuar antes de que las contingencias tengan lugar, aspecto que implica la preparación, planificación y adopción de medidas anticipadas, centrada en la adopción toma de decisiones para identificar y eliminar o reducir las fuentes de riesgo.

- Asimismo, el aumento y demanda del servicio del transporte escolar en la ciudad de La Paz hace de que sea fundamental que los vehículos cumplan mayores requisitos para el transporte de niños, niñas y jóvenes estudiantes, que sean considerados mecanismos de seguridad tanto para los conductores, asistentes y usuarios en sus distintas edades. Tomando en cuenta su capacitación y registro para este tipo de actividad.
- En cuanto a la seguridad jurídica el transporte privado escolar más allá de constituir un servicio para la sociedad, constituye una necesidad fundamental para el transporte de estudiantes, los cuales ante la insuficiencia de normas jurídicas que determina una inseguridad en este tipo de servicio, genera un ambiente de desprotección tanto en la vida y salud de los estudiantes.
- Con relación al análisis de la regulación del servicio privado de transporte urbano escolar para que exista seguridad de estudiantes, debe comprender normas tanto de prevención jurídica, fiscalización en el marco del estado de Derecho que garantice reglas que velen por su efectivo cumplimiento, motivo por el cual en la realidad empírica o fáctica se genera un caos en el que estudiantes, conductores, padres de familia y maestros deben buscar medios alternativos de solución a los conflictos que se generan por las inadecuadas mediadas de seguridad de un vehículo, y del propietario.
- En la investigación realizada se ha podido evidenciar que el régimen jurídico vigente que regula el servicio privado de transporte urbano escolar es insuficiente en cuanto a su efectiva ejecución, es decir, que se debe regular controlar y fiscalizar de manera adecuada el transporte escolar, de ahí que en el trabajo de campo se ha podido verificar que existe una insuficiencia de normativa sobre aspectos de seguridad y protección en el municipio de La Paz.
- Por último y no menos importante, se puede concluir alegando que se debe implementar políticas públicas, inequívocas en el sentido de que existe una competencia exclusiva de los Gobiernos autónomos Municipales para planificar, desarrollar el transporte urbano, promoviendo y difundiendo la educación vial en su área de jurisdicción.

RECOMENDACIONES

El análisis desarrollado en la presente investigación ha permitido generar las siguientes recomendaciones:

- Es necesario que los gobiernos autónomos tomen el control que le corresponde teniendo en cuenta sus competencias para que exista protección de forma directa sobre un sector que crece cada día más, siendo a su vez vulnerable para los usuarios y usuarias y brindar seguridad para los padres de familia incorporando en la agenda pública la temática del transporte escolar que genere cambio para una verdadera protección debida.
- Se debe desarrollar una coordinación mucho más adecuada y fluida entre las instituciones públicas responsables del transporte escolar con Unidades Educativas, tomando en cuenta, que todas tienen atribuciones y competencias independientes con el objetivo de fortalecer la seguridad del transporte y brindar tranquilidad a estudiantes y padres de Familia.
- Respecto a la sociedad civil como también sus instituciones, deben tener participación activa en la seguridad del transporte escolar y puedan fiscalizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas vigentes tanto de los vehículos como de los conductores dentro del cual, no puede obviarse la obligatoriedad de la precaución y prevención en el uso del transporte escolar.
- Dentro del currículo y contenidos establecidos se debe ahondar mucho más en la seguridad vial en las unidades educativas para que se genere una conciencia y educación para prevenir y precautelar la seguridad, e integridad del ser humano.
- Respecto a los años de los vehículos de transporte escolar se sugiere una antigüedad máxima entre 10 y 16 años, considerando su matriculación cumpliendo mucho mejor las características técnicas dedicados desde su fabricación a esta clase de transporte.
- Con una regulación del servicio privado de transporte escolar a partir de la norma jurídica en vigencia, la inspección técnica vehicular, se debe poner en operación una segunda inspección encargada exclusivamente por los gobiernos municipales que

tenga un programa que permita crear una importante revisión y exigencia en talleres de inspección municipal.

- Promover y difundir por los medios de comunicación, campañas sobre el transporte escolar para concienciar una verdadera educación vial tomando en cuenta los verdaderos actores sociales sobre los derechos y deberes que tienen los estudiantes niños y jóvenes, de tal manera garantizar un trabajo conjunto que sea de protección prevención y cuidado de sus derechos fundamentales.
- En el mismo plano en los centros educativos se debe adoptar una perspectiva que contemple la seguridad tomando en cuenta seis aspectos importantes como el aprendizaje y formación, el comportamiento, la organización en la Escuela, la resolución de problemáticas relativas a la seguridad, adquisición de normas y valores y la creación de escuelas en las que la seguridad y el bienestar sean valorados.

PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL

PROPUESTA NORMATIVA PARA: LA REGULACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Dentro la legislación boliviana la Constitución Política del Estado Plurinacional y la ley general de transporte Ley N° 165, Ley Municipal de transporte y tránsito urbano N° 015, velan por la seguridad y protección de los menores, estudiantes en edad escolar y regulan el transporte escolar con todos sus requisitos, sin embargo, esta regulación ofrecida no esta acorde a las demandas de la sociedad ya que es insuficiente debido al crecimiento del parque automotor del transporte escolar tanto para Unidades Educativas particulares, de convenio, como también, fiscales y por lo mismo existe inseguridad, desprotección y vulnerabilidad, poniendo en riesgo la integridad física y psicológica que podrían perjudicar en la vida futura de los estudiantes.

En este sentido se observó y analizó que el servicio privado de transporte urbano escolar da cuenta que presenta un gran impacto para la sociedad y su alta demanda vehicular en época escolar en los que se registra mucha actividad de tránsito. En este sentido, se busca abordar y comprender esta problemática tomando en cuenta necesidades y demandas de la población escolar desde una perspectiva de seguridad vial y humana, reflejado en un transporte seguro con normativas acordes al desarrollo del parque automotor orientadas hacia una cultura vial positiva, comprendiendo un desplazamiento escolar seguro para todas las unidades educativas que requieren de este servicio.

El servicio de transporte privado escolar de alguna manera se convierte en una estrategia que coadyuva y vela por la seguridad de los ocupantes del mismo, como también protege el derecho a la seguridad de sus habitantes tal cual indica en su Art. 9 de la Constitución

Política del Estado que está obligada a garantizar el bienestar de sus habitantes tanto de los educandos asimismo atendiendo a todos los sectores de nuestra sociedad en la actualidad.

Al respecto la ley marco de autonomías y descentralización Ley N° 031 de 19 de julio de 2010 dispone en su artículo 9, párrafo I, numeral 3, que la autonomía se ejerce a través de la facultad legislativa, determinando así las políticas y estrategias de su gobierno autónomo.

De igual manera en su artículo 96 párrafo VII del mismo cuerpo legal, otorga como competencia exclusiva que los Gobiernos Autónomos Municipales, tienen la labor de planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano, asimismo, regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción en el marco de las normas fijadas por el nivel central del Estado, también debe desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana, determinando la competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación de la Policía Boliviana.

Que en merito a todo lo expuesto.

DECRETA:

Artículo Único.- SE MODIFICA de la Presente Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano aprobada por Ley Municipal N° 015 el **ARTÍCULO 27 (SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR) MODIFICANDO** según se detalla a continuación debiendo quedar redactados de la siguiente manera:

*Artículo 27 (SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESCOLAR). I
Personas naturales o jurídicas, que no estén prestando el servicio público de transporte urbano de pasajeros, podrán prestar el servicio privado de transporte escolar destinado al traslado de Escolares a Unidades Educativas, previo permiso*

municipal otorgado por el GAMLP, conforme a itinerario, horarios, rutas y recorrido de los buses y vehículos escolares a menos que sea de fuerza mayor y/o caso fortuito, establecida previamente en coordinación con las Unidades Educativas, a cambio del cobro de una tarifa acordada entre el contratante y el operador del servicio y a su vez, tendrá que estar estipulado y acorde al tarifario del GAMLP.

II. Los operadores, conductores deben tomar medidas de prevención y protección en sus vehículos de servicio privado de transporte escolar mediante el uso tecnológico con cámaras de seguridad y el uso del GPS para rastreo satelital.

III. Los vehículos que brinden el servicio de transporte privado escolar deberá estar en óptimas condiciones para su cometido, como también la antigüedad máxima permitida será de 15 años a la gestión de su contratación para que obtenga su permiso municipal. Lo dispuesto en este párrafo no se aplicará a los vehículos que hayan obtenido su permiso municipal en la anterior gestión y estén sujetos a renovación de su vehículo en un plazo establecido y emitido mediante resolución por la AMTT.

IV. Cumplir con el mantenimiento e inspecciones que deberá garantizar la disponibilidad y funcionamiento adecuado de los vehículos de transporte escolar siendo certificados por la alcaldía municipal a través de talleres autorizados para sus respectivas inspecciones y controles durante la vacación escolar.

V. Están obligados las Unidades Educativas quienes presiden el Servicio Privado de Transporte Escolar tener un reglamento interno acorde a la presente Ley Municipal para regularizar el servicio privado de Transporte Escolar adquirido.

VI. El vehículo autorizado por el GAMLP que presta el servicio privado de transporte escolar no podrá ser vendido, alquilado o que sea objeto de garantía durante toda la gestión por la cual fue contratado, esto con el objeto de garantizar el transporte escolar y que no exista problemas e inconvenientes.

VI. Cada Unidad Educativa que cuente con el servicio privado de transporte escolar deberá conformar su control social que será ejercido por la junta escolar de padres de Familia de cada establecimiento educativo y el control social de las

juntas vecinales a efecto de ejercer la correcta prestación del Servicio Privado de Transporte Escolar.

VII. Cuando el operador del vehículo no pueda asistir con el transporte privado escolar deberá hacer llegar mediante un escrito al director de la unidad Educativa o control social para que este ponga en conocimiento a los padres de familia o exista situaciones que justifiquen su ausencia imprevista, deberá poner en su remplazo un conductor que cuente con el permiso y registro municipal otorgado por la AMTT del GAMLP.

VIII. Cuando exista situaciones que justifiquen la necesidad de utilizar un vehículo distinto del autorizado deberá hacer uso de otro vehículo el cual deba tener de la misma manera el permiso municipal otorgado por la AMTT.

VIII. Los operadores, conductores del servicio privado de transporte escolar y Unidades Educativas asumen la responsabilidad compartida por la seguridad e integridad física de los estudiantes que hagan uso del servicio privado de transporte escolar.

DISPOSICIÓN FINAL.- El Órgano Ejecutivo Municipal deberá aprobar en el plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días calendario, computables a partir de la promulgación de la presente Ley, los estándares, características técnicas e identificación para los vehículos tipo buses, microbuses y minibuses, debiendo los mismos ser publicados en un medio de prensa escrita de circulación local.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- El Órgano Ejecutivo Municipal, deberá adecuar y aprobar la reglamentación general y especial de la presente Ley Municipal, en el plazo máximo de noventa (90) días hábiles a partir de su promulgación; debiendo remitir a conocimiento del Concejo Municipal los documentos aprobados.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. Se ratifica la Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano en todo lo que no sea contrario a la presente disposición.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. El Órgano Ejecutivo Municipal, queda encargado de elaborar el Texto Ordenado, de la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, conforme las modificaciones establecidas en la presente Ley Municipal.

Es dada en la Sala de Sesiones del Concejo Municipal de La Paz a los días del mes de septiembre de dos mil diecinueve años.

BIBLIOGRAFÍA

- ARANGUREN, Ángel: “La fascinante historia de Blue Bird Corporation y el Autobús escolar”, 24 marzo 2018.
- ARIÑO ORTÍZ, Gaspar: La regulación económica. Teoría y práctica de la regulación para la competencia, Ed Abaco, Bs. As 1 996
- BALDWIN, D.: The concept of security. *Review of International Studies*, 23(1), 1997.
- BEATY, J. J.: Safety in preschool programs. New Jersey: Pearson Prentice Hall. 2004.
- BIELSA, Rafael; Derecho Administrativo, Quinta edición T 1, pág. 476, Ed. Depalma, Buenos Aires 1.956.
- CANASI, José, Derecho Administrativo, T 2, pág. 19. Ed. Depalma, Bs. As. 1974.
- CICERO, Nidia K., Servicios Públicos; control y protección, co-edición de Ed. Ciudad Argentina y de la Fac. de Derecho y Cs. Sociales de la U.B.A., Bs. As. 1.996.
- CITARA, Rubén Miguel, El Servicio Público, T 1, Ed. Ciencias de la Administración, Bs. As. 1995
- DE MATORREL, Gonzalo: “Por qué los autobuses escolares americanos son gigantes y amarillos”, revista: EL MOTOR, 23 de octubre de 2016.
- DERMIZAKI Peredo Pablo, Derecho Administrativo, Ed. J.V., 2004.
- DROMI, Roberto Jose: El derecho público en la hipermodernidad: novación del poder y la soberanía, competitividad y tutela del consumo, gobierno y control no estatal, Ciudad Argentina, 2005.
- ESCOLA, Héctor J., Tratado Integral de los Contratos Administrativos, T 2, Ed. Depalma, Bs. As. 1.979.
- ESCOLA, Héctor J., Compendio de Derecho Administrativo, Ed. Depalma, Bs. As 1984, T 2.

- ESTRADA, C., ESTEBAN, C., GARCÍA, P., y Lorente, B.: Guía para la prevención de accidentes en centros escolares. Madrid: Comunidad de Madrid. 2008.
- FERNÁNDEZ, Yolanda: Modernización de la Gestión Pública. Necesidad, incidencias, límites y críticas. España: Universidad de León. 2008.
- GARCÍA-HOM, A.: Aprendiendo del futuro: gobernando la nanotecnología. Documento no publicado. 2012.
- GARCÍA, S., y MARISCAL, M.: La gestión de la seguridad total. Un modelo para la gestión y autoevaluación de la seguridad laboral. Burgos: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Burgos. 2002.
- GAIRÍN, J.: La organización escolar: contexto y texto de actuación. Madrid: La Muralla. 4ª ed. 2004c.
- GAIRÍN, J.; DÍAZ-VICARIO, A.; ROSALES, M., y SENTINELLA, X.: La autoevaluación para la mejora de la seguridad integral en centros educativos. *Educación*, 50(2), 2014.
- GRECCA, Alcides, Derecho y Ciencia de la Administración Municipal, Ed. de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fé 1943, T 3.
- GRECCO, Carlos y MUÑOZ, Guillermo; Fragmentos y testimonios del Derecho Administrativo, Bs. As., Ad hoc. 1.999.
- JIMÉNEZ MONTES, Lorena: “Condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores”, 30 de noviembre de 2016.
- KOCH Freddy “Proyecto aire limpio de cooperación Suiza” Suiza edición 2013.
- KULIKOVA, T.: Psychological culture of a class teacher as the foundation of modern schoolchildren's psychological safety. *Psychology in Russia: State of the Art*, 2012.
- MALJAR, Daniel Edgardo, Intervención del Estado en la prestación de los servicios públicos, Ed Hammurabi, Bs. As. 1.998
- MARTINEZ, Patricia; Sistemas de Control en los Servicios Públicos Privatizados, AAVV, Los Servicios Públicos, Ed. Depalma 1.994.

- MELIÁ, J., ARNEDO, M., y RICARTE, J.: La intervención en prevención de riesgos laborales desde la perspectiva de la psicología de la seguridad laboral. *Papeles del Psicólogo*, 57, 1993.
- PÉREZ, Diego: “La razón científica por la que los autobuses escolares son amarillos”, 24 de octubre de 2016.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Diccionario de la lengua. Madrid: Real Academia Española. 22ª ed. 2001.
- RODRIGUEZ, Diofanor: “Fundamentos de la Seguridad Integral”, Colección Seguridad y Defensa, N° 28.
- SARMIENTO GARCÍA, Concesión de servicios públicos, Bs. As., Ciudad Argentina 1.996.
- SAYAGUÉS LASO, Enrique; Tratado de Derecho Administrativo, T 1, pág. 58 y ss. Montevideo, Uruguay, 1954.
- VILLEGAS BASAVILBASO, Benjamín, Derecho Administrativo, T 3, Ed. TEA, Bs. As. 1951

Notas de Prensa consultados:

- Agencia Boliviana de Información: Tránsito: vehículos del transporte escolar deben cumplir cinco requisitos de seguridad, La Paz, 30 de enero de 2015. Declaración de director Departamental de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de La Paz, Rubén Zegada.
- Agencia Boliviana de Información: Tránsito: vehículos del transporte escolar deben cumplir cinco requisitos de seguridad, La Paz, 30 de enero de 2015.
- El Diario; Zurita Saavedra, Jesús Dayler: “Seguridad vial para transporte escolar”, El Diario, Ed. Impresa, La Paz – Bolivia, 21 de junio de 2015.
- La Razón: Villa, Micaela: “Operadores del transporte escolar deben tener permiso”, La Razón, Edición Impresa: ciudades / Alcaldía, La Paz – Bolivia, 17 de enero de 2014.

- La Razón: Ana Ramírez: “Buses escolares deben seguir 13 indicaciones”, La Razón, Edición Impresa: Sociedad / TAE, La Paz – Bolivia, 01 de abril de 2014.
- La Razón; Castellón, Juan René: “Una niña muere en un bus escolar”, La Razón, Edición Impresa: ciudades / accidente, La Paz - Bolivia, 26 de marzo de 2014.

Páginas de web consultados:

- Burgos, A.: Formación en prevención de riesgos laborales: bases para la adquisición de una cultura preventiva en los centros educativos (Tesis Doctoral, Universidad de Granada). 2007. Recuperado de <http://0-hera.ugr.es.adrastea.ugr.es/tesisugr/17116788.pdf>
- Equipo de Desarrollo Organizacional [EDO]: Edurisc. 2013. Recuperado de <http://edo.uab.cat/edurisc>
- European Network Education and Training in Occupational Safety and Health [ENETOSH]: Whole School Approach. 2014. Recuperado de http://www.enetosh.net/webcom/show_article.php/_c-203/_nr-1/_lkm-167/i.html
- European Agency for Safety and Health at Work [EU-OSHA]: La gestión de la seguridad y la salud laborales en el sector de la enseñanza. FACTS, 45, 2003, pág. 1-2. Recuperado de <https://osha.europa.eu/es/publications/factsheets/45>
- debates.coches.net/27/05/2018/cuando surge el primer bus escolar-de la historia
- Dolón, A.: Estudio del grado de aplicación de la seguridad integral en las empresas de la región de Murcia (Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Cartagena), 2005. Recuperado de <http://repositorio.bib.upct.es/dspace/bitstream/10317/922/1/ajdp.pdf>
- etrabus.es/27/05/2018/historia-de-los-autobuses-escolares-de-los-ee-uu/lapazcomovamos.org/breve-historia-y-retos-del-transporte-publico-urbano/15/08/2018

- Longás, J., y Martorell, E.: Estudio de las iniciativas europeas de prevención de riesgo escolar. Barcelona: Fundación Blanquerna. 2005. Recuperado de https://www.prevenio.cat/resources/estudi_prl_europa_ca.pdf
- Laborie, M.: La evolución del concepto de seguridad. Documento Marco 05/2011. Ministerio de Defensa. Recuperado de :
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2011/DIEEEM052011EvolucionConceptoSeguridad.pdf, 2011.
- www.weldiario.net fecha 17 de febrero de 2018

ANEXO