

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS  
CARRERA DERECHO  
PETAENG**



**PERFIL  
TRABAJO DIRIGIDO**

**“BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MASIVO URBANO EN BOLIVIA.”**

**POSTULANTE: Saúl Alberto Aliaga Arce**

**TUTOR: Dr. Constantino Escobar**

**GESTION: 2017**

# DEDICATORIA

*A mi mamá querida Miriam Arce López por la guía y el amor incondicional entregado, a mi padre Oswaldo Aliaga por el esfuerzo y cariño dado, a mis hermanos Joel y Shakira por ser mis amigos y compañeros de mi vida, a mis amados hijos Adrián y Abril por ser mi regalo más preciado y mi lucha por seguir adelante.*

## **RESUMEN ABSTRACT**

### **“BENEFICIOS DEL TRANSPORTE MASIVO URBANO EN BOLIVIA.”**

El presente Trabajo se sustenta en una coyuntura compleja de solucionar para los sectores sociales estudiados como las personas con discapacidad y los adultos mayores, que forman parte intrínseca de la investigación y por su misma condición física o mental llegan a presentar mayores inconvenientes u obstáculos, para poder desenvolverse en su diario vivir, como es el derecho de locomoción o de por de moverse de un lugar a otro, a través de un servicio que garantice tanto la seguridad, higiene, mejores condiciones de adaptabilidad y comodidad.

En Bolivia más propiamente en La Paz y la ciudad de El Alto, se han ido incorporando nuevas tecnologías en relación con el transporte, como el teleférico o transporte por cable y el transporte terrestre el bus “Puma Katari o Wayna bus”, las mismas brindan un mejor servicio de transporte para la población en general y mayor beneficio para la población frágil, aportando en la inclusión e integración social, respeto a sus derechos, atención personalizada, mejor trato y solidaridad para estas personas.

Uno de los temas que sustenta la investigación, es la gratuidad en el servicio de transporte masivo en el área urbana de las ciudades de Bolivia, que tiene la finalidad de beneficiar a los sectores sociales y contribuir en mejorar su calidad de vida.

## ÍNDICE GENERAL

	<b>Pág.</b>
PORTADA	
DEDICATORIA.....	
ÍNDICE.....	
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA.....	2
2.1. CARACTERISTICAS, CONDICIONES Y VULNERABILIDAD.....	2
2.2. INSUFICIENCIA ECONOMICA Y APOYO SOCIAL .....	4
2.3.OMISIÓN EN APLICACIÓN A LAS NORMAS DE INTEGRACION SOCIAL.....	5
2.4.CONDICIONES Y CARACTERISTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	6
2.5. ESTRATEGIAS Y PLANTEAMIENTO DE INTEGRACION PARA MEJORAR LOS BENEFICIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO	7
3. JUSTIFICACION DEL TEMA.....	8
4. DELIMITACION DE LA INVESTIGACION.....	11
a) Temática.....	11
b) Espacial.....	12
c) Temporal.....	12
5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION.....	12
a) Objetivos General.....	12
b) Objetivos Especifico.....	12
CAPÍTULO I	
MARCO HISTÓRICO.....	14
1.1. EVOLUCION HISTORICA Y CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MASIVO.....	14

1.1.1. EL FERROCARRIL ANTECEDENTES, CARACTERISTICAS DESARROLLO TECNOLOGICO.....	15
1.1.2. EL AUTOBUS, ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS.....	17
1.1.2.1. SISTEMA DE TRANSPORTE PUMAKATARI CARACTERISTICAS	20
1.1.3. EL TELEFERICO ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS.....	25
1.1.3.1. SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO “MI TELEFERICO” CARACTERISTICAS.....	26
1.2. ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS DE DISCAPACIDAD.....	34
1.3. ANTECEDENTES Y FACTORES DE VULNERABILIDAD EN TERCERA EDAD.....	38
MARCO TEÓRICO.....	41
2.1. CONCEPCIONES DE DISCAPACIDAD Y MODELOS SOCIALES.....	41
2.2. SERVICIO Y CLASIFICACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANC	48
2.3. DEDUCCION TARIFARIA Y COSTOS DE OPERACIÓN.....	50
2.4. PRINCIPIOS GENERALES DE TRANSPORTE.....	51
2.5. PRINCIPIOS LEY N° 1 de Mayo 2013.....	52
2.6. PRINCIPIOS LEY N° 2 de Marzo 2012.....	54
MARCO CONCEPTUAL.....	56
3.1. CONCEPTUALIZACION.....	56
MARCO JURIDICO APLICABLE Y LEGISLAC COMPARADA.....	56
4.1. BASES JURIDICAS .....	60
4.1.1. CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO.....	60

4.1.2. LEY MUNICIPAL N° 15 DE LA PAZ.....	61
4.1.3. LEY GENERAL DE TRANSPORTE N° 165.....	63
4.1.4. LEY GENERAL DE LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES Y LEY GENERAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.....	64
4.2.    LEGISLACION COMPARADA Y POLITICAS SOCIALES.....	65
4.2.1.    LEGISLACION COMPARADA EN ARGENTINA.....	65
4.2.2.    LEGISLACION COMPARADA EN BRASIL.....	65
4.2.3.    LEGISLACION COMPARADA EN ESPAÑA .....	66
4.2.4.    LEGISLACION INTERNACIONAL RELATIVOS A LOS DERECHOS DE LOS ADULTOS (AS) MAYORES.....	67
MARCO PRÁCTICO.....	69
5.1.    TIPO DE INVESTIGACION.....	69
5.1.1.    METODO.....	70
5.1.2.    METODO INDUCTIVO.....	70
5.1.3.    METODO DEDUCTIVO.....	70
5.1.4.    METODO COMPARATIVO.....	71
5.1.5.    METODO HISTORICO.....	71
5.1.6.    METODO DOGMATICO JURIDICO.....	71
5.1.7.    METODO DIALECTICO.....	72
5.2.    TECNICAS DE INVESTIGACION.....	73
5.2.1.    ENCUESTAS.....	73

5.2.1.1. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS .....	74
PROPUESTA DE LEY .....	80
6.1. MODIFICAR EL ART. 49 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	80
6.1.1. ANTEPROYECTO DE LEY PARA EXENCION DE PAGO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE.....	80
ANTEPROYECTO DE LEY.....	81
CONCLUSIONES.....	83
BIBLIOGRAFIA – WEBGRAFIA.....	85

## 1. INTRODUCCIÓN

A manera de introducción, se puede establecer que en nuestro país el servicio de transporte es uno de problemas centrales que se presentan en las ciudades de La Paz, El Alto, Santa Cruz y Cochabamba, donde llega a manifestarse con mayor vehemencia el paro de transporte, por el cual causa un enorme perjuicio para los ciudadanos que lo habitan, además de ser un servicio con bastantes deficiencias refiriéndonos a los colectivos, minibuses, taxis y trufis, tanto en el trato que se presta al usuario, como la falta de condiciones de dichos motorizados.

En ese sentido los usuarios con mayor debilidad frente a los temas mencionados, tenemos a las personas con discapacidad y los adultos mayores, que forman parte intrínseca de la investigación y por su misma condición física o mental llegan a presentar mayores inconvenientes u obstáculos, para poder desenvolverse en su diario vivir, como es el derecho de locomoción o de por de moverse de un lugar a otro, a través de un servicio que garantice tanto la seguridad, higiene, mejores condiciones de adaptabilidad y comodidad.

Ambos sectores sociales con mayor vulnerabilidad suelen ser sujetos a abusos, malos tratos de forma verbal o física, discriminación y atropellos por el servicio de transporte señalados, que por circunstancias de fuerza mayor deben optar por utilizar el medio.

En Bolivia más propiamente en La Paz y la ciudad de El Alto, se han ido incorporando nuevas tecnologías en relación con el transporte, como el teleférico o transporte por cable y el transporte terrestre el bus “Puma Katari o Wayna bus”, las mismas brindan un mejor servicio de transporte para la

población en general y mayor beneficio para la población frágil, aportando en la inclusión e integración social, respeto a sus derechos, atención personalizada, mejor trato y solidaridad para estas personas.

Uno de los temas que sustenta la investigación, es la gratuidad en el servicio de transporte masivo en el área urbana de las ciudades de Bolivia que poco a poco se van integrando, bajo los principios consagrados en nuestra Constitución Política del Estado y leyes conexas como: **“Igualdad en Dignidad, No Discriminación, Inclusión, Accesibilidad, Equidad de Género, Igualdad de Oportunidades, No Violencia,** promoviendo políticas de inclusión, social, cultural dentro de la sociedad.

Para su exposición la presente monografía está estructurada en cinco capítulos; inicialmente con aspectos generales de la investigación, identificación del problema, justificación del tema, delimitación de la investigación y los objetivos.

## **2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA**

¿Será necesaria que el servicio de transporte masivo urbano sea gratuito para las personas con discapacidad y adultos mayores?

El acceso al sistema de transporte representa un gran dificultad para el sector de los discapacitados y los adultos mayores, sean internas o externas en ese sentido desarrollaremos diferentes aspectos, en el estudio de la investigación.

### **2.1. CARACTERISTICAS, CONDICIONES Y VULNERABILIDAD.**

Una de las características esenciales de la población adulta mayor, es el proceso de envejecimiento que llega a tener una determinada persona de forma natural y progresiva, el cual se hace más evidente en esta etapa, se producen muchos cambios físicos, como en la piel, está se ve más arrugada, en los cabellos empiezan a salir las canas, en la motricidad, no son capaces de correr o saltar, sus movimientos son más lentos, sus músculos más débiles y así innumerables problemas a consecuencia del deterioro natural de la decadencia de las personas.

Podemos definirla según la ley No.369 de 1ero de Mayo de 2013, que establece en su Artículo 2 que a letra dice "(TITULARES DE DERECHOS). Son titulares de los derechos las personas adultas mayores de sesenta (60) o más años de edad, en el territorio boliviano."<sup>1</sup>

Otra población frágil son las personas con discapacidad, que según el Diccionario de lengua española se la define a la discapacidad "acontecida como un hecho fortuito, sean causadas por algún accidente o enfermedad sobreviniente.

De acuerdo a la Ley No.223 de 2 de Marzo de 2012 Ley General para personas con discapacidad art. 5 inciso a) que a la letra dice: "Es el resultado de la interacción de una persona, con deficiencias de función físicas, psíquicas, intelectuales y/o sensoriales a largo plazo o permanentes, con diversas barreras físicas, psicológicas, sociales, culturales y comunicacionales."<sup>2</sup>

Que pueden clasificarse en: "Enfermedades crónicas, autismo,

---

<sup>1</sup> Ley General de las personas adultas mayores, 1ero de Mayo de 2013, La Paz –Bolivia, 2013, Pág.2

<sup>2</sup> Ley General de Personas con Discapacidad, 2 de Marzo de 2012, La Paz –Bolivia, 2012, Pág.4

deficiencia auditiva y sordera, Discapacidad intelectual, Dificultades de aprendizaje, Pérdida de memoria, Enfermedades Mentales, Discapacidad física, Trastornos del habla y del lenguaje, Deficiencia visual y ceguera.”<sup>3</sup>

En tal sentido es menester entender la situación que acarrea llevar una vida con dificultades en relación a la salud en sus diferentes características que se presentan a los sectores investigados, que en muchos aspectos sufren discriminación, atropellos por lo que es necesario por parte de la sociedad coadyuvar con mejorar y aliviar las condiciones de vida de estas personas.

## **2.2 INSUFICIENCIA ECONOMICA Y APOYO SOCIAL.**

Sin duda alguna el tema económico es un problema verdadera preocupante, más si ellas no cuentan con sus facultades motoras físicas o psicológicas, o simple decadencia natural humana, tal es el caso que en su mayoría no cuentan con una jubilación o una renta por incapacidad, tampoco cuentan con un trabajo estable, en su mayoría se dedican al comercio informal como la venta en mercados, calles u otras actividades como la subsistencia a partir de la colaboración de la gente o conocido en nuestro medio como “pedir limosna”, es sin duda otro de los problemas que atinge a ambos sectores sociales y viven por una parte en condiciones precarias e inhumanas.

Otros de los aspectos que se debe considerar es el bono anual que reciben los adultos mayores por parte de estado, equivalente al mínimo nacional además de ser insuficiente económicamente, siendo que las necesidades de subsistencia, vivienda o el pago de servicios públicos son los 365 días y muchas de esas personas no cuentan con un apoyo familiar que les permita administrar su dinero, otras son abusadas por lo que en reiteradas

---

<sup>3</sup> <https://www.lds.org/topics/disability/list/mental-illness?lang=spa&old=true>

ocasiones sufren robos por personas inescrupulosas.

### **2.3. OMISIÓN EN APLICACIÓN A LAS NORMAS DE INTEGRACION SOCIAL.**

Las normas de integración social del sector de los (as) discapacitados (as) y a los (as) Adultas Mayores, son reconocidas por Organismos internacionales, así como la ONU entre otros, que buscan políticas integración social y fomentar nuevos criterios en beneficio de estos sectores marginados por una sociedad.

Nuestra Constitución Política del Estado en su sección séptima artículo 67 parágrafo I) que a la letra dice: “Además de los derechos reconocidos en esta Constitución, todas las personas adultas mayores tienen derecho a una vejez digna, con calidad y calidez humana”. Así también los artículos 68 parágrafo I) que a la letra dice: “El Estado adoptara políticas públicas para la protección, atención, recreación, descanso y ocupación social de las personas adultas mayores, de acuerdo con sus capacidades y posibilidades”.<sup>4</sup>

Otro de los sectores reconocidos por la Constitución Política del Estado sobre los derechos de las personas con discapacidad en su sección octava artículo 70 y siguientes menciona tanto sus derechos como a la protección, a una educación y salud integral gratuita, a una remuneración justa que asegure una vida digna.

Al igual que las disposiciones conexas como la Ley General de las Personas Adultas Mayores de 1° de Mayo de 2013 y la Ley General para Personas con Discapacidad, de 2 de Marzo de 2012, que en el mismo sentido

---

<sup>4</sup> Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Ed. S.r.l. 2004. Pág. 30

integran sustentan normas protectoras y favorables para ambos grupos sociales.

Por otro lado la aplicación de nuestras normas sociales de integración y solidaridad hacia estos dos sectores, no se encuentran en su mayoría concientizados en nuestra sociedad, por tales razones, las normas deben ser irremediamente socializadas para que vayan sustrayendo valorización y respeto por los habitantes.

#### **2.4. CONDICIONES Y CARACTERISTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

El servicio de transporte público urbano, es uno de los servicios con mayor conflicto social y difícil de solucionar, en las capitales como La Paz, Santa Cruz, Cochabamba, es donde con mayor asiduidad se presentan los los obstáculos a un cambio de desarrollo de la ciudades, la organización de sindicatos **“taxis, radio taxis, trufis, minibuses, los micros”** realizan sus actividades de manera informal, basándose en la libre oferta y demanda, lo cual trae una serie de atropellos e injusticias para el usuario, como ser:

- a) **Sobrepuestos en el costo del pasaje**, de forma habitual es que el sector del transporte suba o incremente el precio del pasaje en un 150 % por ciento del valor, superando en otras ocasiones en un 200 a 300 %.
- b) **Trameaje**, el no llegar a su destino final es también de manera habitual y acostumbrada, no mantener la ruta de parada a parada y

llevar a los usuarios hasta cierto lugar, retornando a su inicio, duplicando sus ingresos.

- c) **Maltrato psicológico o físico**, es otro de los aspectos que dañan la imagen del sector transporte, que de forma desmedida atropellen a los usuarios por parte de los choferes.
- d) **Mal estado del vehículo**, la parte mecánica y funcional del vehículo, no son las más apropiadas, tampoco reúnen las mejores condiciones en seguridad, confiabilidad, confort y adaptabilidad para los grupos investigados.
- e) **Educación vial y de servicio**, la falta de instrucción o de atención al cliente o al usuario en nuestro medio, es deficiente y carece de instrucción para los operadores del servicio, ya que incurren frecuentemente en maltrato, atropellos hacia los usuarios.

## **2.5. ESTRATEGIAS Y PLANTEAMIENTO DE INTEGRACION PARA MEJORAR LOS BENEFICIOS EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO.**

El nivel de estándar de calidad y servicio en el transporte público masivo es muy alto en lo que se refiere a comodidad, seguridad, confort, adaptabilidad y servicio al cliente, en los últimos años de servicio que prestan es aprobado con mayoría por el ciudadano, apegados a mejorar cada vez más por un mejor servicio.

En lo que respecta a mejorar el beneficio para los usuarios con mayor vulnerabilidad, los mismos no cuentan con los medios económicos para costear

su propio pasaje, incluso una mayoría trabaja para cubrir sus necesidades básicas, por lo que se hace muy difícil acceder al mencionado servicio.

Uno de los planteamientos para mejorar la integración de los grupos investigados, es considerar la gratuidad del servicio y la estrategia plantea utilizar los siguientes puntos:

- **Horarios con poca afluencia de usuarios**, esto permitiría utilizar a los grupos de estudio el servicio, no en horas pico o con bastante demanda de pasajeros.
- **Servicio 24/7**, es un servicio las 24 horas a la semana y los 7 días a la semana de manera constante, que no precisa o requiere que hayan usuarios para iniciar el servicio.

### 3. JUSTIFICACION DEL TEMA

Nuestra legislación, más propiamente la Ley General para personas con discapacidad de 2 de Marzo de 2012, en su capítulo primero de las disposiciones generales que a la letra dice: ***“Artículo 1. (OBJETO). El objeto de la presente Ley es garantizar a las personas con discapacidad, el ejercicio pleno de sus derechos y deberes en igualdad de condiciones y equiparación de oportunidades, trato preferente bajo un sistema de protección integral.”***

***Así mismo del mismo capítulo y del artículo 2 inciso a la letra nos dice “e) Promover políticas públicas en los ámbitos de salud, educación, deporte, recreación, empleo, desarrollo económico, cultural, político y***

***social a favor de las personas con discapacidad. Continuando con el inciso f) Mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad, reduciendo los índices de pobreza y exclusión social.”<sup>5</sup>***

Por otro lado la Ley General de personas Adultas Mayores de 1 de Mayo de 2013 en su artículo 5 incisos g) menciona: ***“El desarrollo de condiciones de accesibilidad que los permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y transporte”.***<sup>6</sup>

Así también la población mediante Ley General para personas con discapacidad, 2 de Marzo 2012 establece en el Artículo 17° que a la letra dice: ***“(Derecho a la accesibilidad) El Estado Plurinacional de Bolivia garantiza el derecho de las personas con discapacidad a gozar de condiciones de accesibilidad que los permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y transporte, para su utilización y disfrute de manera autónoma con independencia de su condición de discapacidad y a exigir a las instituciones del Estado la adopción de medidas de acción positiva para el ejercicio de éste derecho.”***

Una de las normas que sustenta el investigador la gratuidad del servicio de transporte, se encuentra en la Ley General de Transporte No.165 de 16 de Agosto de 2011, en su artículo 49 nomen juris (TARIFAS SOLIDARIAS O ESPECIALES), parágrafos I y II que a la letra dice:

---

<sup>5</sup> Ley General de personas con discapacidad, 2 de Marzo de 2012, La Paz –Bolivia, 2012, Pág.2

<sup>6</sup> Ley General de las personas adultas mayores, 1ero de Mayo de 2013, La Paz –Bolivia, 2013, Pág.4

- I) ***“Las autoridades competentes en coordinación con los operadores y administradores de infraestructura, promoverán políticas públicas basadas en principios de solidaridad destinadas a mejorar el acceso al transporte público, mientras no se comprometa la viabilidad financiera de los operadores.***
- II) ***Los operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura en todas sus modalidades deberán otorgar descuentos de las tarifas aprobadas por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica, a las siguientes personas:***
  - a) ***Con discapacidad calificada en los niveles graveo muy grave.***
  - b) ***Adultos mayores, con edad igualo mayor a los 60 años”.<sup>7</sup>***

Dichos instrumentos legales deben ser aplicados y llevados a su materialización, tanto en la igualdad de las condiciones y equiparación de oportunidades, que si bien en ambos sectores por lo general ya no trabajan por muchos situaciones, eso no significa que deban estar hacinados en sus hogares o instituciones a las que depende, muchos de ellos con peculiaridades desventajas o deficiencias, buscan maneras de subsistencia, a través de un trabajo como la venta en las calles o vivir de la colaboración de la gente, a tal fin deben desplazarse o moverse de un lugar a otro, en su libre locomoción para poder captar o adquirir esos recursos, en muchos casos no cuentan con los recursos para sufragar el costo del pasaje sea este que venga con una disminución o tarifa diferenciada.

---

<sup>7</sup> Ley General de Transporte, 16 de Agosto de 2011, La Paz –Bolivia, 2011, Pág.24

Dentro de las nuevas tecnologías de transporte masivo desarrolladas en nuestro país, como el teleférico y el bus, si bien la norma mencionada es benéfica y reconoce el descuento, no es suficiente para coadyuvar para aquellas personas que no cuentan con una jubilación, subsidio o renta de forma alguna, que pueda económicamente sustentar el costo del servicio.

La investigación apunta en ampliar el descuento o tarifa diferenciada que se les otorga en el servicio de transporte masivo, en favor de las personas con discapacidad y adultos mayores, como el teleférico “Mi teleférico”, o el bus “pumakatari o wayna bus”, servicio 24/7 que representa **“las 24 horas del día los 7 días de la semana”**, en un servicio constante, se encuentre vacío o lleno, debe continuar y mantener el servicio, por tal razón y con una visión de integración y solidaridad en pro de los grupos de estudio, sea por los operadores del servicio puedan en horarios donde la operación no se encuentre congestionada o exista una demanda significativa de usuarios, la cual permitiría la integración de aquellas personas que no cuentan económicamente pagar por el servicio con tarifa diferenciada que actualmente tenemos y optar por la gratuidad del servicio.

#### **4. DELIMITACION DE LA INVESTIGACION**

La presente investigación se desarrollara en las ciudades capitales de cada departamento.

##### **a) TEMATICA**

- Comprende los beneficios para las personas con discapacidad y

los adultos mayores en el transporte masivo urbano en Bolivia.

**b) ESPACIAL**

- Comprende las capitales de departamento de Bolivia, en el área urbana.

**c) TEMPORAL**

- La presente investigación comprende desde los 10 últimos años con referencia al servicio de transporte público.

## **5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION**

**a) OBJETIVO GENERAL**

- Promover beneficios para las personas con discapacidad y los adultos mayores en el transporte masivo urbano en Bolivia.

**b) OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Promover la integración de los grupos investigados, a través de un sistema gratuito mediante el transporte masivo.
- La necesidad de fortalecer los valores humanos de la población y sus autoridades, a través de la gratuidad de un servicio de transporte.

- Revalorizar los derechos de locomoción de las personas con discapacidad y Adultos Mayores, a través de los beneficios en el transporte masivo.
- Promover el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte, en las ciudades que todavía no cuentan con transporte masivo.
- Fomentar a otras modalidades de servicio de transporte, para implementación de tarifas solidarias en favor de los sectores vulnerables.
- Modificar el art. 49 de la Ley General de Transporté.

## **MARCO HISTORICO**

### **CAPITULO I**

#### **1.1. EVOLUCION HISTORICA Y CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MASIVO**

Antiguamente más propiamente en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, transportaban distintos tipos de mercaderías. A pie o a lomo de llamas.

Posteriormente en el siglo XIX se fue incorporando Carruaje (coche de caballos), vehículo con ruedas para el transporte de personas diseñado para ser arrastrado por uno o más animales de tiro.

De esta manera los medios de transporte son los vehículos o mecanismos que se han creado para desplazarnos de un lugar a otro u para transportar nuestras mercancías, materiales y sustancias. Sin embargo con el pasar de los años se han ido perfeccionando para favorecer con mejores condiciones comodidades así señalamos algunos de ellos:

### **1.1.1. EL FERROCARRIL ANTECEDENTES, CARACTERISTICAS Y DESARROLLO TECNOLOGICO**

Es un medio de transporte masivo constituido por vagones que se desplazan sobre raíles paralelos llamados línea férrea, remolcados por una locomotora que usaban carbón y madero, incorporado en Bolivia en los años 50 con el nombre E.N.F.E. “Empresa Nacional Férrea Estatal” que con el paso de los años no mejoraron sus condiciones.





En la actualidad en países desarrollados cuentan con un sistema líneas férreas, tecnologías que han evolucionado a lo largo de la historia de la alta velocidad ferroviaria, permitiendo pasar de los en torno a 250 km/h iniciales a los 300-350 km/h.

En Bolivia uno de los proyectos para el sistema integrado de transporte masivo con las características de un tren con alta velocidad es para la ciudad de Santa Cruz, que incluye un tren metropolitano departamental y un tranvía urbano para la capital.



### **1.1.2. EL AUTOBUS, ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS**

En 1831, el inglés Walter Hancock proveyó a su país del primer autobús de motor. Provisto de un motor de vapor, podía transportar diez pasajeros. Fue puesto en servicio, de forma experimental, entre Stratford y la ciudad de Londres el mismo año de su construcción y se lo bautizó Infant.

Fue reemplazado por el autobús de motor de gasolina, construido por la firma alemana Benz y puesto en servicio el 18 de marzo de 1895 en una línea de 15 kilómetros, al norte de Renania. Podía transportar de seis a ocho pasajeros, en tanto que los dos conductores iban afuera. En Francia, la primera línea completa de bus fue inaugurado el día 11 de junio del año 1906 y hacia la

ligación entre Montmartre y Saint-Germain-des-Prés. La distancia del trayecto era de 5,8 kilómetros.

El primer autobús del mundo fue un vehículo de línea, que unía la ciudad de Siegen con las localidades de Netphen y Deuz. El 18 de marzo de 1895, exactamente a las 6:25 h de la mañana. Un año antes que el primer camión de Gottlieb Daimler, el primer autobús del mundo, fabricado por Karl Benz, se pone en camino desde Deuz hacia Siegen. Su motor de gasolina de 5 CV permite alcanzar una velocidad media de 15 km/h. En verano de 1895 asumió el servicio en la misma línea un segundo autobús de Benz.

Pese al éxito inicial, la línea de autobuses del Siegerland tiene que cancelar el servicio antes de finalizar el año. Los primeros vehículos no estaban en condiciones de soportar a largo plazo las irregularidades y la orografía del terreno. Pese al aparente fracaso, los ingenieros no se echaron atrás. En los años siguientes se abrieron nuevas líneas, en las que los autobuses de Benz compartían el servicio con nuevos vehículos de Gottlieb Daimler.

La carrocería del primer autobús de Benz era un "Landauer", llamado así por analogía con un popular carruaje de la época. La base técnica era el Benz Victoria, y estaba equipado con un motor mono cilindro de cuatro tiempos en la parte trasera, que accionaba las ruedas traseras mediante una cadena. Benz fabricó su Landauer motorizado por encargo a partir de 1894, con capota plegable o con carrocería cerrada. Estos vehículos se utilizaban, por ejemplo, en los hoteles.

El diseño exterior del primer autobús de 1895 recuerda a un carruaje sin caballos. Por ejemplo, las ruedas con radios de madera, o el asiento para el conductor en la parte delantera, bajo una cubierta al aire libre, mientras que los pasajeros tomaban asiento en una carrocería cerrada.

A comienzo de los años veinte, Benz mejora el aspecto externo, pues pierden el aspecto de vehículo de carga. Se producen diversas versiones: autobús urbano, autobús interurbano, con o sin plataforma para pasajeros de pie, con o sin portaequipajes sobre el techo y con diferentes configuraciones de las puertas. Motores de gasolina de cuatro cilindros.

En primavera de 1951, la empresa presenta el O 6600 H, el primer representante de una concepción técnica que no ha perdido su vigencia después del año 2000: la combinación de motor trasero con carrocería de cabina avanzada. Al suprimirse el capó largo se puede aprovechar mejor el espacio interior; la disposición del motor en la parte trasera elimina una fuente de ruidos en el habitáculo.





El autobús es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas. Generalmente es usado en los servicios de transporte público urbano e interurbano y con trayecto fijo. Su capacidad puede variar entre 10 y 120 pasajeros. El autobús hace referencia al transporte urbano, mientras que el autocar u ómnibus lo hace al interurbano. Otra forma de diferenciación semántica va de acuerdo al tamaño y capacidad del vehículo, considerando ómnibus al autobús que puede transportar más de 30 personas y microbús al que transporta menos. Sin embargo estas denominaciones no son uniformes y varían enormemente en el mundo hispanohablante.

#### **1.1.2.1. SISTEMA DE TRANSPORTE PUMAKATARI CARACTERISTICAS.**

En la actualidad en la ciudad de La Paz, se ha implementado un sistema integrado de transporte masivo como el **“Pumakatarí”** denominación aymara basada en una de las cerámicas tiahuanacotas con imagen de un puma y una  
20

serpiente, **Puma** que representa a un felino andino que significa “**sabiduría**” y **Katari** que representa a una serpiente que significa “**fuerza y energía**”, la unión de estos dos elementos significa la “**destreza que el bus se mueva sin obstáculos**”.

Dicho sistema de transporte se encuentra a cargo del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y es administrado por el Servicio de Transporte Municipal (SETRAM).

Actualmente brinda un servicio las 24 horas, los 365 días al año, una forma de revolucionar las costumbres urbanas de una cultura no acostumbrada a un “**sistema de transporte moderno que respete horarios, paradas y evitar congestión vial**”.

Dentro de las características técnicas esenciales tanto de seguridad del bus podemos mencionar algunas:

- 4 cámaras de seguridad una en la parte frontal del bus, 2 internas y 1 que es la cámara retro.
- Motor de 300 caballos de fuerza que aseguran y garantizan una potencia plena para la topografía de La Paz.
- Cuenta con cuatro frenos que dominan por completo al equipo, “freno de motor, retarde, de servicio y el freno bloqueo” un sistema que permite facilitar y garantizar la seguridad de los pasajeros.
- Entre otros sistemas de seguridad, se cuenta también con martillos, extintores, botiquín, extractores de aire eléctricos, sistema específico de recaudo o llamado también **validador** y un molinete para el acceso de los usuarios.

En cuanto a los beneficios que facilitan la integración social y que están en plena vigencia señalamos las tarifas preferenciales:

- Adultos mayores 1.50 Bs.
- Niños menores de 5 años no pagan.
- De 5 a menores de 18 años 1.50 Bs.
- Personas con capacidades diferentes 1.50 Bs.

La presente investigación incentiva a la ampliación de los beneficios de integración, ya que el servicio que brinda el pumakatari al igual que otro tipo de servicios, es un servicio que cumple una función social que va al servicio y beneficio de la población, por tanto no persigue que sea rentable, que sea un buen negocio y lo que se recaude vaya a garantizar los costos operativos para mantener su funcionalidad.





En cuanto a la tarifa que debe pagar el usuario, cuenta con las siguientes tarifas diferenciadas:

- ***“Asientos preferenciales para mujeres embarazadas, niños, adultos mayores y discapacitados”.***
- ***“Ascensor de sillas de ruedas para la población, es un habitáculo especial y especial con cinturón de seguridad”.***

De la misma manera en la ciudad de El Alto se ha implementando el mismo sistema integrado masivo, con similares características al Pumakatari es el servicio Wayna Bus.



### 1.1.3. EL TELEFERICO ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS

Uno de los primeros teleféricos fue construido en 1914 para lograr el acceso de los pasajeros al ferrocarril en la ciudad de Berna.

El primer transportador de plano inclinado para pasajeros del mundo fue construido por Leonardo Torres Quevedo.





#### **1.1.3.1. SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO “MI TELEFERICO” CARACTERISTICAS.**

El novedoso sistema de transporte incorporado en La Paz, es el sistema de transporte aéreo por cable, que une las ciudades de La Paz y El Alto (Bolivia) e inició operaciones el 30 de mayo de 2014. Desde que fueron concluidas sus tres primeras líneas, es el Teleférico de Transporte Urbano más largo del mundo.

El sistema pretende resolver diversos problemas a la vez, como el precario servicio de transporte público que no puede hacer frente a la creciente demanda de los usuarios y los “gastos significativos”, en tiempo y dinero, que implica el movilizarse entre ambas ciudades. Además el tráfico caótico y con

altos niveles de contaminación ambiental y auditiva, y la creciente demanda de gasolina y diésel, que son subvencionadas por el Estado.

El sistema de cada teleférico está compuesto por uno o más cables (dependiendo del tipo). El primer cable está fijo y sirve para sostener las cabinas, el segundo está conectado a un motor (ubicado en la estación) y hace mover las cabinas.

Algunos teleféricos usan dos cabinas por tramo (trayecto entre estación y estación) a fin de crear un contrapeso. Otros sistemas más complejos tienen varias cabinas suspendidas simultáneamente en cada dirección.

El teleférico es un medio de transporte que consiste en cabinas con capacidad para llevar un grupo de personas. Estas cabinas viajan suspendidas en el aire transportadas por uno o varios cables. La mayoría de estos medios de transporte son accionados por energía eléctrica. Este transporte se usa en zonas con grandes diferencias de altura, donde el acceso por carretera o ferrocarril resulta difícil.<sup>8</sup>

Después de tantos años e iniciativas anteriores está construido con la más alta tecnología de seguridad, además de estar catalogado a nivel mundial como uno de los sistemas más seguros del transporte de pasajeros y que es utilizado en nuestro medio, a continuación detallamos algunas características ellas:

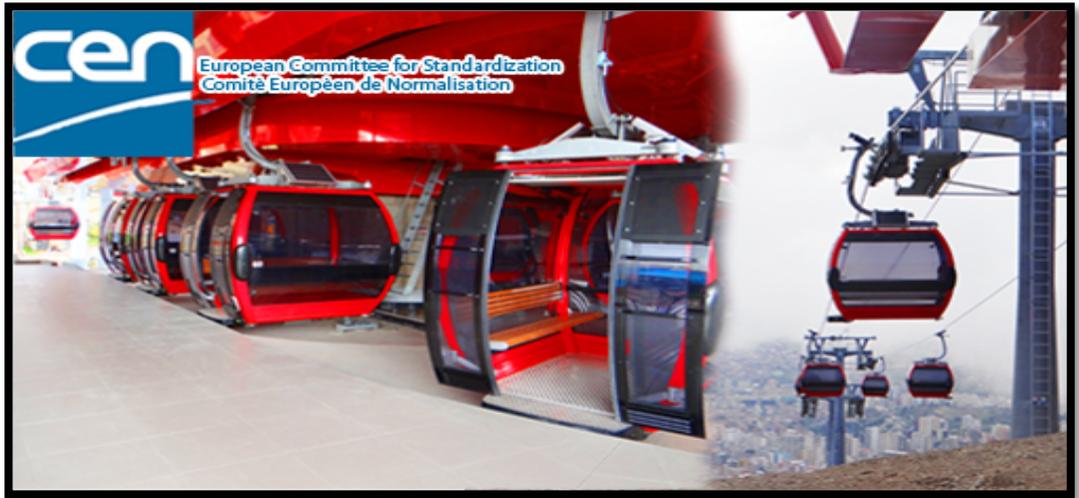
---

<sup>8</sup> [www.la-razon.com/index.php?\\_url=/ciudades/Linea-Roja-Teleferico](http://www.la-razon.com/index.php?_url=/ciudades/Linea-Roja-Teleferico)

## LINEA ROJA

Cuenta con 3 estaciones de servicio Estación 16 de Julio, Estación Cementerio y Estación Central:

- Cuenta con áreas exteriores ***adaptadas con rampas, espacios peatonales***, paisajismos, cajeros automáticos, internet, mirador, plaza de comidas, parqueo.
- Perímetro de seguridad en las instalaciones, personal especializado de atención al usuario, atención médica (o) para primeros auxilios.
- Incluye el intercambio bimodal para la llegada de transporte integrado.
- Cabinas adaptables para el ingreso de silla de ruedas.
- Control de reducción de velocidad para personas que así lo requieran.



## LINEA AMARILLA

Cuenta con 4 estaciones de servicio como ser: Estación Mirador, Estación Buenos aires, Estación Sopocachi y Estación Libertador:

- Cuenta con áreas exteriores adaptadas con rampas, espacios peatonales, paisajismos, cajeros automáticos, internet, mirador.
- Perímetro de seguridad en las instalaciones, personal especializado de atención al usuario, atención médica (o) para primeros auxilios.
- Incluye el intercambio bimodal para la llegada de transporte integrado.
- Cabinas adaptables para el ingreso de silla de ruedas.
- Control de reducción de velocidad para personas que así lo requieran.



## LINEA VERDE

Cuenta con 4 estaciones de servicio como ser: Estación Libertador, Estación Alto Obrajes, Estación 17 de Obrajes y Estación Irapavi:

- Cuenta con áreas exteriores adaptadas con rampas, espacios peatonales, paisajismos, cajeros automáticos, internet, mirador.
- Perímetro de seguridad en las instalaciones, personal especializado de atención al usuario, atención médica (o) para primeros auxilios.
- Incluye el intercambio bimodal para la llegada de transporte integrado.
- Cabinas adaptables para el ingreso de silla de ruedas.
- Control de reducción de velocidad para personas que así lo requieran.



Actualmente se sigue construyendo más líneas de transporte por cable “teleféricos” en una red de integración y mejor desenvolvimiento de los habitantes tanto de la ciudad de El Alto y La Paz, con el fin de mejorar la calidad de servicio en el transporte.



## 1.2. ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS DE DISCAPACIDAD.

En Bolivia existen alrededor 388.119 personas en Bolivia, que representan un 3 por ciento de la población, sufren de alguna discapacidad permanente, de acuerdo a los datos oficiales del Censo Nacional de Población y Vivienda 2012, datos del Censo presentados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) personas las que sufren de los siguientes tipos de discapacidad: Auditiva, visual, lenguaje, motricidad, concentración u otras.

Los Servicios Departamentales de Salud (SEDES) dependientes del Ministerio de salud y deportes y el (CODEPEDIS) Comités Departamentales de las Personas con Discapacidad para su correspondiente calificación, registro y carnetización.

Dentro de la calificación de Personas con Discapacidad comprende 4 tipos: (Discapacidad Física, Sensorial, Intelectual, Psíquica y Múltiple), y sus diferentes grados (Leve, Moderada, Grave y Muy Grave), tanto en el área urbana como rural.

En ese entendido la Ley General para Personas con Discapacidad 223 distingue los siguientes tipos de discapacidad:

- **Personas con discapacidad física – motora.** Son las personas con deficiencias anatómicas y neuromusculares funcionales, causantes de limitaciones en el movimiento.
- **Personas con discapacidad visual.** Son las personas con deficiencias anatómicas y/o funcionales, causantes de ceguera y baja visión.

- **Personas con discapacidad auditiva.** Son las personas con pérdida y/o limitación auditiva en menor o mayor grado.
- **Personas con discapacidad intelectual.** Son las personas caracterizadas por deficiencias anatómicas y/o funcionales del sistema nervioso central, que ocasionan limitaciones significativas tanto en el funcionamiento de la inteligencia, el desarrollo estratégico psicológico evolutivo como en la conducta adaptativa.
- **Personas con discapacidad mental o psíquica.** Son personas que debido a causas biológicas, psicodinámicas o ambientales son afectadas por alteraciones de los procesos cognitivos, lógicos, volitivos, afectivos o psicosociales que se traducen en trastornos del razonamiento, de la personalidad, del comportamiento, del juicio y comprensión de la realidad, que les dificultan adaptarse a ella y a sus particulares condiciones de vida, además de impedirles el desarrollo armónico de relaciones familiares, laborales y sociales, sin tener conciencia de la enfermedad psíquica.
- **Discapacidad múltiple.** Está generada por múltiples deficiencias sean estas de carácter físico, visual, auditivo, intelectual o psíquica.

Así como se distinguen tipos de discapacidad, también existen grados de discapacidad, que se diferencian de la siguiente manera: muy grave, grave, moderada y leve.

- **Grado de discapacidad leve.-** Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas existentes que justifican alguna dificultad para llevar a cabo las actividades de la vida diaria, pero son compatibles con la práctica de las mismas.

• **Grado de discapacidad moderada.**- Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que causan una disminución importante o imposibilidad de la capacidad de la persona para realizar algunas de las actividades de la vida diaria, siendo independiente en las actividades de autocuidado.

• **Grado de discapacidad grave.**- Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que causan una disminución importante o imposibilidad de la capacidad de la persona para realizar la mayoría de las actividades de la vida diaria, pudiendo estar afectada alguna de las actividades de autocuidado, requiriendo asistencia de otra persona para algunas actividades.

• **Grado de discapacidad muy grave.**- Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que imposibilitan la realización de las actividades de la vida diaria y requiere asistencia permanente de otra persona. Ambas clasificaciones, tanto del tipo de discapacidad como el grado de discapacidad se incorporan en nuestro país en el Registro Único Nacional de las Personas Con Discapacidad, que se implementó desde 2009.<sup>9</sup>

El (CODEPEDIS) Comités Departamentales de las Personas con Discapacidad es la institución encargada de llevar el Registro Único de Personas con discapacidad, dentro de requisitos para la calificación tenemos:

Primeramente dirigirse al **INTRAID** a solicitar ficha para programar día para su calificación con lo siguiente:

1. Presencia física de la Persona con Discapacidad.
2. Carnet de Identidad vigente (Original y fotocopia).

**En caso de menores de edad y con Discapacidad Intelectual C.I. del Padre Madre o Tutor Legal.**

---

<sup>9</sup> [www.discapacidad.com](http://www.discapacidad.com)

3. Informe médico y antecedentes clínicos de la especialidad:

Para Personas con Discapacidad Auditiva: **AUDIOMETRÍA**

Para Caso de Epilepsia informe por el **Neurólogo** indicando la frecuencia de la crisis.

Para Discapacidad Visual: Ceguera completa imprescindible el Carnet del **I.B.C.** (Instituto Boliviano de la Ceguera).

4. Fotocopia de facturas de luz y Agua.

5. Croquis de su domicilio actual.

Se califica de 0 a 59 años, las personas mayores de 60 años no adquieren el Carnet de Discapacidad, solamente la certificación.

**PRESENTAR TODO LO SOLICITADO EN ORIGINAL Y FOTOCOPIAS (EN FOLDER AMARILLO).**

Las personas que cuentan con el carnet podrán acceder a servicios médicos gratuitos en centros públicos, así como al suministro de medicamentos.

Otro beneficio es la inamovilidad laboral, no pueden ser despedidos, tampoco los padres de menores con discapacidad, que tienen el 50% de descuento en pasajes de avión y bus.

Acceden al bono de 1.000 bolivianos los casos de discapacidades graves y muy graves.

**La clasificación leve.** Como la amputación de un dedo que no impide trabajar. No reciben carnet de discapacidad ni bono.

**La clasificación moderada.** En el grado de 30 a 49. Tienen derecho a servicios de salud gratuitos.

**La clasificación Grave.** En el grado de 50 para arriba recibe el carnet y bono.

**La clasificación muy grave.** Son personas que tienen discapacidad cerebral.

### **1.3. ANTECEDENTES Y FACTORES DE VULNERABILIDAD EN LA TERCERA EDAD.**

La vejez es un proceso de cambios determinados por factores fisiológicos, anatómicos psicológicos y sociales.

La mayoría de las definiciones sobre la vejez enfatizan el aspecto biológico y plantean que es un proceso progresivo desfavorable de cambio a nivel fisiológico y anatómico, producto del paso del tiempo y que concluye invariablemente con la muerte.<sup>10</sup>

La composición de la población mundial ha cambiado de manera espectacular en los últimos decenios. Entre 1950 y 2010, la esperanza de vida en todo el mundo ha aumentado de los 46 a los 68 años, y está previsto que aumente hasta los 81 años para fines del siglo. Cabe señalar que, en la actualidad, en la franja de edad de las personas de 60 años o más, el número de mujeres superan el de hombres en unos 66 millones. Entre las personas con 80 años de edad o más, el número de mujeres prácticamente duplica el de hombres, y entre las personas centenarias, hay entre cuatro y cinco veces más mujeres que hombres. Por primera vez en la historia de la humanidad, en 2050 en el mundo habrá más personas mayores de 60 años que niños.

---

<sup>10</sup> Richard Mustaff, Procesos de la Muerte Ed CTAA, pag. 45 – 46, 2003

En la actualidad, casi 700 millones de personas son mayores de 60 años. Para 2050, las personas de 60 años o más serán 2.000 millones, esto es, más del 20% de la población mundial. El mayor y más rápido aumento del número de las personas de edad se producirá en el mundo en desarrollo, pues Asia es la región con un mayor número de personas de edad, y África se enfrenta, en proporción, al mayor crecimiento demográfico. Con esto en mente, está claro que es necesario prestar mayor atención a las necesidades particulares de las personas de edad y los problemas a que se enfrentan muchas de ellas. No obstante, es igualmente importante la contribución esencial que la mayoría de los hombres y las mujeres de edad pueden seguir haciendo al funcionamiento de la sociedad si se cuenta con las garantías adecuadas. Los derechos humanos se hallan en la base de todos los esfuerzos en este sentido.

Durante los últimos 10 años, el envejecimiento de la población ha conducido a la introducción de nuevas políticas y programas en las que el sector social ha ocupado un lugar central, como se observa en la mayoría de las contribuciones al presente informe. Muchos gobiernos en las economías desarrolladas y en desarrollo han diseñado o han introducido a modo experimental políticas innovadoras relacionadas con los sistemas de salud, seguridad social o bienestar. Además, se han aprobado diversos documentos de política generales, incluidos planes de acción nacionales sobre el envejecimiento. También han empezado a aparecer medidas legislativas referidas a las personas de edad en ámbitos tan dispares como códigos de construcción, otorgamiento de licencias y supervisión de centros de atención y cursos de formación profesional. Las administraciones públicas a todos los niveles, desde el local al nacional, han asumido parte de esta responsabilidad, y bien han creado nuevas instituciones o han modernizado las existentes a fin de buscar formas de responder gradualmente a los problemas a que se enfrentan las personas de edad.

Las instituciones públicas han optado por diversos enfoques a la hora de fijar sus prioridades. Estas opciones ponen de relieve distintas percepciones de la función que las personas de edad desempeñan en la familia y la sociedad en general. En algunos casos, las medidas tienen por objeto captar la dinámica de las comunidades y sociedades, que evoluciona a gran velocidad, invitando al replanteamiento de las percepciones actuales sobre las personas de edad y el empleo, los mecanismos de atención para las personas de edad, los sistemas de apoyo intergeneracional y las limitaciones financieras. Algunos gobiernos han formulado políticas basadas en el principio de envejecer manteniéndose activo y el principio de la autonomía, con objeto de que las personas de edad mantengan una vida independiente en su casa, con servicios e instalaciones que satisfagan diversos tipos de necesidades. Otros hacen hincapié en los lazos familiares y el apoyo a la unidad familiar como fuente primaria de atención para las personas de edad. En todos los casos, es esencial una red de instancias del sector privado, incluidas diversas organizaciones voluntarias y centros basados en la comunidad, para que todo el sistema funcione sin problemas.

En Bolivia cerca a los 2 millones y medio son adultos mayores, de los cuales el 80 % de la población se encuentran en extrema pobreza, violencia, abandono, situación de calle y otros,

## MARCO TEORICO

### CAPITULO II

#### 2.1. CONCEPCIÓN DE DISCAPACIDAD Y MODELOS SOCIALES

El modelo social defiende que la concepción de la discapacidad es una construcción social impuesta, y plantea una visión de la discapacidad como clase oprimida, con una severa crítica al rol desempeñado por los profesionales y la defensa de una alternativa de carácter político más que científico. Esta posición tiene cierta difusión en algunos medios académicos de los países avanzados, y sobre todo en relación con el mundo de la sordera y de la discapacidad física, mientras que en las discapacidades del desarrollo y retraso mental o la discapacidad visual apenas se hacen presentes. Muchos de sus defensores abogan además porque sólo las personas con discapacidad son quienes están capacitados para hablar e investigar el problema, y eso lo hacen siendo gran parte de los proponentes personas con discapacidad. Además, han dado lugar a los llamados 'Estudios sobre discapacidad' ('Disability studies') con interesantes propuestas para el currículo académico de formación en las universidades.

El modelo constructivista de la discapacidad define el significado y consecuencias de la misma de acuerdo con las actitudes, prácticas y estructuras institucionales más que por las deficiencias en sí (Schalock, 1997b). El propósito de quienes trabajan con este modelo, que inspiró la legislación norteamericana de los últimos años (The American with Disabilities Act) es reducir al máximo esas barreras físicas y sociales que limitan a los individuos con deficiencias (Verdugo, 1999a). Romper las barreras físicas, sociales y

actitudinales existentes contra las personas con discapacidad es tan importante, sino lo es más, como curar las deficiencias físicas o mentales (Imrie, 1997).

Los seguidores del modelo social rechazan la investigación objetiva y hablan de investigación emancipadora (Smith, 1999). La investigación emancipadora se dirige a desarrollar un compromiso político para afrontar la discapacidad cambiando las relaciones sociales de producción de investigación, incluyendo el rol de los financiadores, las relaciones entre investigadores e investigados.

El modelo social se suele argumentar desde posiciones sociológicas especulativas, aunque de él también participan profesionales de otras disciplinas como la psicología, la pedagogía o el trabajo social. Frente a la concepción médica rehabilitadora de la discapacidad que se centra en el individuo para mejorar sus deficiencias o la psicológica que se centra en la mejora del proceso de adaptación, proponen desde dentro de la discapacidad una teoría social de la misma (Abberley, 1987; Barnes, Mercer y Shakespeare, 1997; Marks, 1997a; Oliver, 1990). En este sentido, Oliver (1990) plantea que el significado de discapacidad más que comprendido está distorsionado por las definiciones oficiales derivadas del paradigma de la rehabilitación como son las utilizadas por la Organización Mundial de la Salud. Esas definiciones y concepciones consideran a las personas con discapacidad como objetos pasivos de intervención, tratamiento y rehabilitación, generando consecuencias opresivas para las personas al reducir la discapacidad a un estado estático y violar sus componentes experienciales y situacionales. Oliver plantea como alternativa centrarse en las causas y dimensiones sociales de la discapacidad, "una teoría social de la discapacidad... debe estar localizada dentro de la experiencia de las propias personas con discapacidad y sus intentos, no solo para redefinir la discapacidad sino también para construir un movimiento político entre ellos mismos y desarrollar servicios proporcionados con sus propias

necesidades autodefinidas" (Oliver, 1990, p.11).

El modelo social es una elaboración teórica que surgió como consecuencia de las luchas por la vida independiente y ciudadanía o derechos civiles para las personas con discapacidad (Verdugo, 1995a). Desde hace años, personas dedicadas a la docencia universitaria o a la defensa del colectivo con discapacidad venían argumentando que las restricciones impuestas a las personas con discapacidad no son una consecuencia directa de su deficiencia sino producto del ambiente social que no los tiene en cuenta (Finkelstein, 1980; Hunt, 1966; Oliver, 1990; Longmore, 1987; Zola, 1985). Frente a lo que denominan modelos individuales como los médicos y psicológicos, siendo preponderante el de la OMS (WHO, 1980), critican la falta de tener en cuenta lo ambiental. Y en esos aspectos a tener en cuenta del ambiente comentan la jerarquía social impuesta (Oliver, 1990), el uso de las tecnologías (Finkelstein, 1980), u otros aspectos como la naturaleza del ambiente construido, la legislación, las actitudes e imágenes sobre la discapacidad, o el lenguaje y la cultura (Marks, 1997a). Para defender las propias posiciones como personas con discapacidad, los derechos civiles habitualmente negados, los proponentes del modelo social hablan continuamente de la comunidad de discapacitados, y dan gran importancia a la identificación con la discapacidad y con la comunidad de discapacitados (Linton, 1998).

La preocupación esencial de esta perspectiva es que la dependencia no emerge de la incapacidad intrínseca sino preferentemente del modo en que las necesidades de las personas son satisfechas. La mirada de los profesionales no debe estar puesta en los servicios sin cuestionar su ideología, o en las luchas de poder interprofesionales, con la mixtificación del papel que se desempeña como expertos, sino en aspectos de justicia social. En todo caso, los profesionales son quienes deben ser dependientes de las personas con discapacidad y no al revés (Davis, 1995).

Las raíces de los planteamientos hechos desde los modelos sociales hay que buscarlas en planteamientos marxistas de la comprensión de la discapacidad; por ello se alude repetidamente a una clase social oprimida, y se buscan las conexiones con otros planteamientos de estudios similares. Al igual que el concepto de normalidad fue creado en Europa y América en los siglos diecinueve y veinte, hoy se propone un nuevo revisionismo histórico con la introducción del concepto de discapacidad en las prácticas marxistas, feministas, étnicas, culturales, postcolonialistas y postmodernas (Davis, 1997b). Los modelos derivados de ese tipo de estudios son los que pretenden servir para comprender la discapacidad, la relación entre el cuerpo y el poder. En definitiva, Davis reconoce que “lo más excitante acerca de los estudios sobre discapacidad es que son ambas cosas, un campo de investigación académico y un área de actividad política” (p. 1). Y esto es lo que proponen. Quizás por eso McColl y Bickenbach (1998) lo describen como un *modelo sociopolítico*.

Una derivación del modelo social es el denominado modelo de ‘grupo minoritario o con desventaja’ o simplemente ‘modelo minoritario’, que subraya el papel que la discriminación institucional y el prejuicio desempeñan en moldear la experiencia de discapacidad. Las personas con discapacidad, para los seguidores de este modelo, son miembros de un grupo minoritario, como los negros y otras minorías étnicas, los pobres o los ancianos, que es discriminado en sus derechos (Barnes, Mercer y Shakespeare, 1997), y que puede superar las barreras que afronta por medio de una acción colectiva de autoayuda y grupos de acción política (Schalock, 1997b). En ocasiones se atiende especialmente a las características diferentes como grupo cultural distinto, como se ha producido en los últimos años en el ámbito de la deficiencia auditiva (Verdugo, 1999a).<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> M.A. Verdugo (Ed.), *Personas con discapacidad. Perspectivas psicopedagógicas y*

Distintos grupos de investigadores han planteado en los últimos años que la sordera y sus consecuencias más que resultar en una disminución para el individuo dan como resultado características diferentes del sordo frente al oyente, que le hacen formar parte de una cultura diferente con su propio lenguaje de signos y su propia experiencia visual diferente a otros grupos (Valmaseda, 1995). Estos planteamientos se hacen desde posiciones antropológicas y sociolingüísticas que analizan el colectivo de personas sordas en sus aspectos organizativos, actitudinales, de valores y de estructuras sociales creadas.

El modelo minoritario piensa que la discapacidad es un constructo social, entendiendo por esto que su significado es mejor comprendido en términos de cómo la sociedad percibe a la discapacidad (Olkin, 1999). Las personas con discapacidad deben ser vistas como un grupo minoritario de la misma manera que lo son las personas de color, a quienes se les ha negado sus derechos civiles, igualdad de acceso y protección (Barnes, Mercer y Shakespeare, 1997). Y, al analizarlo así, las respuestas tienden a ser las mismas que en otros grupos minoritarios se han dado, o sea con contenido sociopolítico.

La extensión del modelo social a la práctica clínica de la psicología y a la docencia universitaria apenas ha sido intentada hasta recientemente, al menos en su justificación escrita (véanse los libros de Linton, 1998; Olkin, 1999). Olkin (1999) en su libro sobre *Lo que los psicoterapeutas deben saber sobre la discapacidad* [Whatpsychotherapists should know about disability] trata de impulsar desde el modelo minoritario una práctica clínica hacia las personas con discapacidad y sus familias. Pero, aparte de las típicas exposiciones críticas sobre otros modelos y la llamada de atención sobre otros factores

---

*rehabilitadoras* (1201-1284). Madrid: Siglo Veintiuno Pág., 21 y 22.

ambientales distintos al personal, o hablar de los prejuicios y el estigma, no plantea nada novedoso que permita vislumbrar que existe un modelo que permite hacer una práctica clínica diferente. Olkin mezcla elementos de la teoría de sistemas junto a otras ideas psicoterapéuticas procedentes de modelos conocidos clínicos, para hacer una serie de recomendaciones generales referentes a utilizar modelos positivos de tratamiento, capacitar a los individuos con discapacidad, desarrollar una red de apoyo, o acentuar los valores de la persona. Lo único diferente que dice es que se debe hacer un análisis de los modelos de discapacidad que tiene la persona y su familia para transmitirle el modelo correcto.

Otra de las extensiones de la influencia de los planteamientos de la teoría social de la discapacidad es la que afecta a la Educación Especial. Andrews et al. (2000 / 2001), reconocido grupo de investigadores estadounidenses que ha formado parte de un Comité Asesor ('think tank') para hacer un análisis autocrítico de los problemas de la reforma de la Educación Especial en EEUU, plantean que existen dos tipos de conceptualización de la discapacidad. Por un lado, está la concepción que plantea la reforma de la Educación Especial basada en las mejoras del sistema que está básicamente firme, comprendiendo la discapacidad como un fenómeno intraindividual, al igual que el modelo médico. Y por otro lado, los autores hablan de otra perspectiva que trata de la reconceptualización sustancial de un sistema fundamentalmente cerrado, donde la discapacidad se ve como una construcción social basada en supuestos desfasados sobre la diferencia, que tiene mucho que ver con el predominio de ese modelo médico en la cultura y ámbito de la Educación Especial en EEUU. En este último caso los principales puntos de mira del cambio deben ser las construcciones defectuosas de la discapacidad que dominan el pensamiento y la acción en la enseñanza pública y en los profesionales de la educación. Los autores finalizan proponiendo una integración de ambas perspectivas, con una línea de investigación colaboradora

que permita avanzar lo que consideran una situación actual algo negativa, a pesar de los avances de las últimas décadas.

Los Estudios sobre discapacidad, nacidos en torno a los modelos sociales son un campo de investigación y docencia universitaria especialmente activo desde la mitad de los años noventa hasta ahora. La materia de estudio “no se reduce a las simples variaciones que existen en el comportamiento humano, su apariencia, el funcionamiento, la agudeza sensorial o el procesamiento cognitivo, sino que de manera crucial se atiende al significado que damos a esas variaciones” (Linton, 1998, p. 2). Para Linton la discapacidad es un campo interdisciplinario basado en un análisis sociopolítico que utiliza el conocimiento y metodologías de las humanidades, y las conceptualizaciones y enfoques desarrollados en áreas científicas nuevas. No obstante lo dicho, Linton reconoce que a pesar del gran crecimiento existente en los últimos cinco años “el campo de los estudios sobre discapacidad es incluso más marginal en la cultura académica que lo que son marginadas las personas con discapacidad en la cultura cívica”<sup>12</sup>.

El desarrollo de la propuesta de un modelo social para la discapacidad ha servido para fomentar el debate y análisis en disciplinas como la sociología que mantenían un alejamiento del campo de la discapacidad. Además, ha estimulado la participación activa en la vida académica de muchas personas con discapacidad.

En Bolivia se va ajustando en base a los criterios desarrollados y políticas de inclusión e integración social, tanto en la concepción que es tan amplia y desde muchos puntos de vista, pero fundamentalmente encamina por las vías de la integración social, asumir la responsabilidad de integrar

---

<sup>12</sup> Durán, R., Delgado, J.F. y Dengra, R. (1995). Trabajo interdisciplinario en personas con discapacidad Pág. 86 – 130.

conciencia dentro de una sociedad compleja, con la finalidad de ayudar, apoyar y fomentar una mejor calidad de vida de las personas con discapacidad.

## **2.2. SERVICIO Y CLASIFICACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**

Los medios de transporte urbano de pasajeros pueden ser definidos de varias formas, siendo estos interdependientes entre sí, los diferentes medios de transporte pueden ser clasificados según el modo de transporte:

**Transporte Motorizado**, que se realiza en un vehículo que se desplaza utilizando medios propios de propulsión mecánica, independiente del exterior, se subdivide en:

- Transporte Urbano de pasajeros.
- Transporte Urbano de carga.

**Transporte no Motorizado**, que utiliza para su desplazamiento fuerzas de propulsión que no provienen de un motor, esto es por fuerza humana o animal.

Forman parte de esta clasificación: los peatones y vehículos de tracción humana (la bicicleta, el triciclo, triciclo de pasajeros) en los que la fuerza propulsora proviene de la persona que los monta.

- a) **Transporte Urbano de pasajeros**, el cual está destinado únicamente al traslado de pasajeros, dentro del radio urbano. Este servicio debe satisfacer la necesidad colectiva de movilización, siendo prestado por operadores de forma continua, uniforme, regular, permanente o ininterrumpida, a persona indeterminada o la población en general, mediante diversos medios, previo pago de una tarifa; pudiendo ser de acuerdo a la capacidad del vehículo en:

- Servicio público de transporte Urbano masivo.
- Servicio público de transporte Urbano colectivo.
- Servicio público de transporte Urbano individual o exclusivo.

Así de acuerdo a los sujetos beneficiarios, pueden ser:

- Servicio público de transporte Urbano escolar.
  - Servicio público de transporte Urbano de turismo.
  - Servicio público de transporte Urbano para salud y emergencia.
  - Aquellos que deban ser implementados por causas de desastres naturales y/o emergencias.
- A continuación desarrollaremos uno de los servicios públicos de transporte que va en beneficio de los grupos sociales investigados y que es importante enfatizar, según Ley Municipal de Transporte No.015 de la Honorable Alcaldía Municipal de La Paz en su artículo 17 y párrafos siguientes a letra dice:
  - **“Servicio de público de transporte Urbano masivo**, está diseñado para trasladar a más de ochenta usuarios o pasajeros al mismo tiempo. II. El servicio de transporte masivo deberá funcionar sobre la base de un sistema integral de transporte bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte (transporte intermodal), con identidad única, planificación y operación adecuada, combinando infraestructura, estaciones, terminales, vehículos, sistemas de control y recaudación de recursos que opera generalmente sobre los carriles exclusivos, según rutas y horarios establecidos por la AMTT, con paradas específicas y cobro de tarifa externa al vehículo motorizado,

pudiendo ser prestado por instituciones públicas o privadas. Este servicio será reglamentado por el Alcalde o Alcaldesa Municipal, a través de la Unidad Organizacional competente.”

### **2.3. DEDUCCION TARIFARIA Y COSTOS DE OPERACIÓN.**

En la actualidad el crecimiento demográfico de la población en Bolivia y los nuevos prototipos de sistemas de transporte, como el Pumakatari y el Teleférico sistemas de transporte masivo, dan resultados óptimos para ser posible la deducción de las tarifas a 0, en favor de los adultos mayores y los discapacitados. En ese sentido el investigador en base a estudios técnicos da conocer los costos operativos de servicio de Transporte masivo urbano:

#### **a) Teleférico**

- Utiliza cabinas para 10 pasajeros como máximo, y parten cada 12 segundos aproximadamente que se mueven constantemente.
- Utiliza corriente eléctrica para mover las torres que se mueven en forma constante, estén llenas o vacías las cabinas.
- Su personal operativo cuenta con la misma cantidad de agentes de andén y de seguridad, si se encuentra vacío o lleno de usuarios.
- En el tema de costo por dar gratuidad en la tarifa para los grupos sociales investigados, no representa ni el 0.3 % de perdida.

#### **b) Puma Katari**

- Utiliza gasolina.
- Capacidad de más de 80 personas entre paradas y sentadas.
- Se mueve en horarios fijos con paradas determinadas, se

encuentre vacío o lleno.

- En el tema de costo por dar gratuidad en la tarifa para los grupos sociales investigados, no representa ni el 0.10 % de perdida.

Tomando en cuenta que en La Paz el grupo social de discapacitados representa el 0.8% de la población urbana en La Paz y el 0.8% a nivel Bolivia, en cambio el grupo de adultos (as) mayores, representa en 30 % a nivel Bolivia en el área urbana, pero a eso se debe restar a la población del grupo activo y con el grupo no activo.

## **2.4. PRINCIPIOS GENERALES DE TRANSPORTE**

La Ley General de Transporte No. 165 sujeta su acción bajo los siguientes principios:

**Accesibilidad.** Todas las usuarias y usuarios podrán acceder al Sistema de transporte integral — STI por el medio y modalidad que escojan, los mismos que deben contar con facilidades de acceso y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad.

**Calidad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe proveer un servicio en conformidad a los requisitos y estándares que garanticen un nivel de servicio adecuado de bienestar, eficiencia y eficacia, de acuerdo a la contraprestación autorizada.

**Continuidad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe funcionar de manera permanente, regular y continua.

**Eficacia.** El servicio de transporte debe cumplir el propósito para el cual fue convenido.

**Eficiencia.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen el menor costo operacional y tiempo posible, contemplando un nivel de equidad, calidad y seguridad.

**Participación y control social.** Se garantizará y facilitará la participación y control social sobre la gestión pública por parte de la sociedad civil organizada.

**Seguridad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas y carga durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.

**Sostenibilidad.** El sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto sobre la salud y el medio ambiente local y global. En el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.

**Transparencia.** Se garantiza la transparencia en el Sistema de Transporte Integral – STI.

**Universalidad.** Todas las usuarias y usuarios sin distinción alguna, tienen el derecho de utilizar el Sistema de Transporte Integral – STI, para su libre movilidad.

## **2.5. PRINCIPIOS LEY N° 1 de Mayo 2013**

**No Discriminación.** Busca prevenir y erradicar toda forma de distinción, exclusión, restricción o preferencia que tenga por objeto o por resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos fundamentales y libertades de las personas adultas mayores.

**No Violencia.** Busca prevenir y erradicar toda conducta que cause lesión interna o externa, o cualquier otro tipo de maltrato que afecte la integridad física, psicológica, sexual y moral de las personas adultas mayores.

**Descolonización.** Busca desmontar estructuras de desigualdad, discriminación, sistemas de dominación, jerarquías sociales y de clase.

**Solidaridad Intergeneracional.** Busca la interdependencia, colaboración y ayuda mutua intergeneracional que genere comportamientos y prácticas culturales favorables a la vejez y el envejecimiento.

**Protección.** Busca prevenir y erradicar la marginalidad socioeconómica y geográfica, la intolerancia intercultural, y la violencia institucional y familiar, para garantizar el desarrollo e incorporación de las personas adultas mayores a la sociedad con dignidad e integridad.

**Interculturalidad.** Es el respeto a la expresión, diálogo y convivencia de la diversidad cultural, institucional, normativa y lingüística de las personas adultas mayores, para Vivir Bien, promoviendo la relación intra e intergeneracional en el Estado Plurinacional.

**Participación.** Es la relación por la que las personas adultas mayores ejercen una efectiva y legítima participación a través de sus formas de representación y organización, para asegurar su integración en los ámbitos social, económica, política y cultural.

**Accesibilidad.** Por el que los servicios que goza la sociedad puedan también acomodarse para ser accedidos por las personas adultas mayores.

**Autonomía y Auto-realización.** Todas las acciones que se realicen en beneficio de las personas adultas mayores, están orientadas a fortalecer su

independencia, su capacidad de decisión y su desarrollo personal y comunitario.

## **2.5. PRINCIPIOS LEY Nº 2 de Marzo 2012**

**Igualdad en Dignidad.** Por el que las personas con discapacidad tienen la misma dignidad y derechos que el resto de los seres humanos.

**No Discriminación.** No se anula o afecta el reconocimiento, goce o ejercicio pleno de los derechos en base a cualquier forma de distinción, exclusión, restricción o preferencia, fundada en razón de su situación de persona con discapacidad.

**Inclusión.** Todas las personas con discapacidad participan plena y efectivamente en la sociedad en igualdad de oportunidades, en los ámbitos: económico, político, cultural, social, educativo, deportivo y recreacional.

**Accesibilidad.** Por el que los servicios que goza la sociedad puedan también acomodarse para ser accedidos por las personas con discapacidad, sin restricción alguna, sean arquitectónicas, físicas, sociales, económicas, culturales, comunicacionales.

**Equidad de Género.** Por el que se equiparan las diferencias en razón de género existentes entre hombres y mujeres con discapacidad, reconociendo la orientación sexual e identidad de género, en el marco del ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución Política del Estado.

**Igualdad de Oportunidades.** Las personas con discapacidad tienen las

mismas posibilidades de acceso al ejercicio de los derechos económicos, sociales, políticos, religiosos, culturales, deportivos, recreacionales y al medio ambiente, sin discriminación alguna.

**No Violencia.** Garantía y protección a las personas con discapacidad, con énfasis a mujeres, niños y niñas y adolescentes contra toda forma de violencia física, psicológica o sexual.

**Asistencia Económica Estatal.** Por el que el Estado promueve una renta solidaria para las personas con discapacidad grave y muy grave; y asistencia económica mediante planes, programas y proyectos a las personas con discapacidad.

## MARCO CONCEPTUAL

### CAPITULO III

#### 3.1. CONCEPTUALIZACION.

De acuerdo al estudio realizado tenemos los siguientes conceptos que serán desarrollados en la Monografía:

**Deficiencia.** Son problemas en las funciones fisiológicas o en las estructuras corporales de una persona. Pueden consistir en una pérdida, defecto, anomalía o cualquier otra desviación significativa respecto a la norma estadísticamente establecida.

**Dignificar.** Hacer digna de algo una persona o cosa.

**Discapacidad.** Es toda deficiencia o limitación en una actividad o algún tipo de restricción en la participación. También se define a la discapacidad como el resultado de la interacción de las personas con deficiencias de función física, psíquica, intelectual y/o sensorial con barreras de diversa índole.

**Discriminar.** Diferenciar, separar, dar trato de inferioridad a una persona o colectividad, trato desigual.

**Exonerar.** Aliviar, descargar, libertar de un peso, carga u obligación.

**Gratuidad.** Carácter gratuito.

**Integralidad.** Acción o efecto de integrar, proceso de unificación o de composición.

**Insuficiencia.** Disminución cualitativa o cuantitativa del funcionamiento de un órgano

**Marginación.** Acción y efecto de marginar. Dejar de lado, apartar.

**Minusvalía.** Disminución de valor.

**Social.** Relativo a la sociedad. Medidas sociales, políticas sociales etc.

**Solidaridad.** Sentimiento que impele o empuja a los hombres a prestarse una ayuda mutua.

**Tarifa.** Tabla o catálogo de precios, derechos o impuestos.

**Trato preferente.** Son las acciones integradoras que procuran eliminar las desventajas de las personas con discapacidad, garantizando su equiparación e igualdad con el resto de las personas con carácter de primacía.

**Vulnerabilidad.** Que puede ser herido o atacado. Condición en una persona carece de defensa.

**Personas con Discapacidad.** Son aquellas personas con deficiencias físicas, mentales, intelectuales y/o sensoriales a largo plazo o permanentes, que al interactuar con diversas barreras puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

**Personas con Discapacidad Física – Motora.** Son las personas con deficiencias anatómicas y neuromúsculofuncionales causantes de limitaciones en el movimiento.

**Personas con Discapacidad Visual.** Son las personas con deficiencias anatómicas y/o funcionales, causantes de ceguera y baja visión.

**Personas con Discapacidad Auditiva.** Son las Personas con pérdida y/o limitación auditiva en menor o mayor grado. A través del sentido de la visión,

estructura su experiencia e integración con el medio. Se enfrenta cotidianamente con barreras de comunicación que impiden en cierta medida su acceso y participación en la sociedad en igualdad de condiciones que sus pares oyentes.

**Personas con Discapacidad Intelectual.** Son las personas caracterizadas por deficiencias anatómicas y/o funcionales del sistema nervioso central, que ocasionan limitaciones significativas tanto en el funcionamiento de la inteligencia, el desarrollo psicológico evolutivo como en la conducta adaptativa.

**Personas con Discapacidad Mental o Psíquica.** Son personas que debido a causas biológicas, psicodinámicas o ambientales son afectadas por alteraciones de los procesos cognitivos, lógicos, volitivos, afectivos o psicosociales que se traducen en trastornos del razonamiento, de la personalidad, del comportamiento, del juicio y comprensión de la realidad, que los dificultan adaptarse a ella y a sus particulares condiciones de vida, además de impedirles el desarrollo armónico de relaciones familiares, laborales y sociales, sin tener conciencia de la enfermedad psíquica.

**Discapacidad Múltiple.** Está generada por múltiples deficiencias sean estas de carácter físico, visual, auditivo, intelectual o psíquica.

**Grado de Discapacidad Leve.** Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas existentes que justifican alguna dificultad para llevar a cabo las actividades de la vida diaria, pero son compatibles con la práctica de las mismas.

**Grado de Discapacidad Moderada.** Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que causan una disminución importante o imposibilidad de la capacidad de la persona para realizar algunas de las actividades de la vida diaria, siendo independiente en las actividades de autocuidado.

**Grado de Discapacidad Grave.** Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que causan una disminución importante o imposibilidad de la capacidad de la persona para realizar la mayoría de las actividades de la vida diaria, pudiendo estar afectada alguna de las actividades de autocuidado, requiriendo asistencia de otra persona para algunas actividades.

**Grado de Discapacidad muy Grave.** Calificación que se refiere a personas con síntomas, signos o secuelas que imposibilitan la realización de las actividades de la vida diaria y requiere asistencia permanente de otra persona.

**Habilitación y Rehabilitación.** Son medidas efectivas y pertinentes destinadas a lograr que las personas con deficiencias congénitas o adquiridas puedan obtener la máxima independencia, capacidad física, intelectual, mental, social y vocacional.

**Inclusión Social.** La inclusión social es el proceso socioeconómico complejo, multifactorial y transdisciplinario que vincula el desarrollo de capacidades de todos los miembros de la sociedad con el acceso igualitario a oportunidades a lo largo del ciclo vital, y con ello, el acceso al bienestar, a redes de relaciones y al ejercicio de la ciudadanía.

**Ajustes Razonables.** Se entenderán las modificaciones, adaptaciones necesarias y adecuadas, que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requiera en un caso particular para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio en igualdad de condiciones, de los derechos humanos y libertades fundamentales.

## **MARCO JURIDICO APLICABLE Y LEGISLACION COMPARADA**

## CAPITULO IV

### 4.1. BASES JURIDICAS

Con respecto al marco jurídico la investigación consignara como fundamento las siguientes disposiciones legales:

#### 4.1.1. CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO

En su primera parte Título III Derechos Fundamentales y Garantías del capítulo Quinto: Derechos Sociales y Económicos establecen:

- El Artículo 68 parágrafos I que a letra dice: El Estado adoptará políticas públicas para la protección, **atención**, recreación, descanso y ocupación social de las personas adultas mayores, de acuerdo con sus capacidades y posibilidades.
- Artículo 71 parágrafos II que a letra dice: “El Estado adoptará medidas de acción positiva para promover la efectiva integración de las personas con discapacidad en el ámbito productivo, económico, político, **social** y cultural, sin discriminación alguna”.
- Artículo 298 parágrafos II inciso 32 que a letra dice: “Son competencias exclusivas del nivel central del Estado: Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento”.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Ed. S.r.l. 2004. Pág. 30, 31, 106.

Si bien nuestra norma supra legal no concibe o reconoce de forma taxativa en favor de los (as) adultos (as) mayores y los (as) discapacitados (as) en lo concerniente al transporte y sus tarifas que deben pagar, existen principios constitucionales como: **unidad, inclusión, dignidad, complementariedad, equidad social, igualdad de oportunidades, bienestar común, responsabilidad** por lo que el Estado, debe adoptar políticas **sociales**, como medida de acción positiva, como es el acceso gratuito a nuestro sistema de transporte, el cual es un tema predominantemente **social y de necesidad esencial**, para este grupo de personas, ya que representan una de las debilidades y fragilidades de una sociedad poco solidaria y sensata, frente a una vulnerabilidad común adyacente al ser humano.

#### **4.1.2. LEY MUNICIPAL N° 15 DE LA PAZ**

Por lo general El Gobierno autónomo Municipal de La Paz es el que le corresponde los asuntos relativos al tránsito y a los transportes por lo prevé La Ley Municipal No.15 de Transporte y Tránsito Urbano capítulo I de Disposiciones Generales Artículo 1 del (OBJETO) que a la letra dice: “La presente 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 los criterios de calidad, equidad y seguridad”.

Otros postulados de la misma Ley Municipal dentro sus atribuciones tenemos:

- Artículo 11 (AUTORIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO) parágrafo II inciso b) en MATERIA DE TRANSPORTE URBANO, la AMTT tiene las siguientes

atribuciones, que a letra dice: “Administración de Servicio Público de Transporte de pasajeros y de carga, que incluye: Las propuestas de tarifas, aplicables al servicio público de Transporte, en sus modalidades”.

- Artículo 24 (TARIFAS) que a letra dice: “I Las tarifas del servicio público de transporte urbano de pasajeros en todas sus modalidades, serán propuestas por la AMTT y aprobadas por el Alcalde o Alcaldesa, conforme a las normas, políticas y o parámetros determinados en la Ley General de Transporte, siendo válidas para toda la jurisdicción del Municipio de La Paz, tomando en cuenta la sub clasificación del servicio público.
- Artículo 59 (USUARIOS O PASAJEROS) que a letra dice: “Las naturales o jurídicas que utilizan un servicio público o privado de transporte, para trasladarse de un origen a un destino a **cambio de una tarifa establecida o remuneración convenida**, son considerados usuarios o pasajeros en el marco de la presente Ley Municipal”.<sup>14</sup>

Conforme a lo que establece la presente norma Municipal de La Paz no existe una disminución respecto a la tarifa que deben pagar los (as) adultos (as) mayores y los (as) discapacitados (as) por el servicio de transporte, toda vez que los Gobiernos Municipales de cada departamento tienen la competencia de promover políticas integrales, de inclusión en asistencia a este sector vulnerable como es el de fomentar la disminución tarifaria en el sistema de transporte.

---

<sup>14</sup> Ley Municipal No 15 de Transporte y Transito Urbano de La Paz, 2012 Pág. 11, 15 y 30.

Si bien el presente trabajo de investigación pretende abarcar la exención de pago en el sistema de transporte masivo en todas las capitales de departamento del área urbana, como medida social en beneficio de los grupos sociales, los municipios de cada departamento y sus leyes se hallan supeditados a la ley General de Transporte, tal como se mencionaba en el artículo 24 de la Ley Municipal No.15 de Transporte y Transito Urbano de La Paz, siendo que es un beneficio general e integral y no particular o determinado por una sola ciudad de Bolivia.

#### **4.1.3. LEY GENERAL DE TRANSPORTE N° 165**

La presente Ley de 16 de Agosto de 2011, en su artículo 49 nomen juris **(TARIFAS SOLIDARIAS O ESPECIALES)**, parágrafos I y II que a la letra dice y detallamos a continuación:

- “Las autoridades competentes en coordinación con los operadores y administradores de infraestructura, promoverán políticas públicas basadas en principios de solidaridad destinadas a mejorar el acceso al transporte público, mientras no se comprometa la viabilidad financiera de los operadores y II) Los operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura en todas sus modalidades deberán otorgar descuentos de las tarifas aprobadas por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica, a las siguientes personas:

a) Con discapacidad calificada en los niveles graveo muy grave.

b) Adultos mayores, con edad igual o mayor a los 60 años”.<sup>15</sup>

La presente Ley sienta una de las bases jurídicas de inclusión social, si bien se aplica solo en el servicio de transporte masivo, permitiría ampliar la norma y promover a desarrollar nuevas políticas solidarias a los Gobiernos municipales departamentales a fin de mejorar la calidad de vida de estos grupos sociales.

#### **4.1.4. LEY GENERAL DE LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES Y LEY GENERAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.**

La presente Ley No 369 de 1ero de Mayo de 2013, en su artículo 5 inciso “g” determina: “El desarrollo de condiciones de accesibilidad que les permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y transporte.”

**Así también por Ley No 223 de 2 de Marzo de 2012 en su Artículo 17°, establece: “(Derecho a la accesibilidad) El Estado Plurinacional de Bolivia garantiza el derecho de las personas con discapacidad a gozar de condiciones de accesibilidad que los permitan utilizar la infraestructura y los servicios de las instituciones públicas, privadas, espacios públicos, medios y sistemas de comunicación, tecnología y transporte, para su utilización y disfrute de manera autónoma con independencia de su condición de discapacidad y a exigir a las instituciones del Estado la adopción de medidas de acción positiva para el ejercicio de éste derecho.”**

Bases jurídicas que permiten claramente y forma expresa el apoyo que

---

<sup>15</sup> Ley General de Transporte, 16 de Agosto de 2011, La Paz –Bolivia, 2011, Pág.24

se les debe conceder a los sectores sociales investigados, con la finalidad de beneficiar con la accesibilidad a un servicio, con la exención en el pago de servicio masivo urbano justificando el apoyo social, la inclusión social, respeto a sus derechos, coadyuvando a mejorar su calidad de vida.

## **4.2. LEGISLACION COMPARADA Y POLITICAS SOCIALES**

Con respecto al sistema de transporte en algunas ciudades de tercer mundo y con mayor desarrollo entre esas tenemos: Brasil, Argentina, España optan por utilizar políticas solidarias en relación a las tarifas de transporte en favor de los (as) adultos (as) mayores o de discapacitados (as), para ello la investigación se apoyara su estudio, en la legislación comparada de estos países.

### **4.2.1. LEGISLACION COMPARADA EN ARGENTINA**

El Gobierno de la provincia Córdoba concede el boleto gratuito para Adultos Mayores y al sector de los discapacitados, el cual les posibilita viajar en forma gratuita en el transporte público urbano e interurbano de la provincia, mencionan que se trata de un beneficio universal y que compensa de alguna manera los años de servicio a su comunidad.<sup>16</sup>

### **4.2.2. LEGISLACION COMPARADA EN BRASIL**

Dentro de las políticas de integración social de solidaridad se puede apreciar

---

<sup>16</sup> [www.infocordoba.com](http://www.infocordoba.com)

a la exoneración en el servicio de transporte de Brasil en beneficio de los adultos (as) mayores alrededor de 7.5 millones de personas beneficiadas de movilidad urbana en las capitales de Brasil, fue en sus inicios proyecto con muchos de los problemas y con muchas propuestas con la pregunta ¿El cuestionamiento de quien iba a pagar el tributo de reducción a las tarifas exoneradas?, al respecto se presentaron alguna respuestas como :

- Deberían ser subvencionadas por el Estado, como el combustible, pero claro esto significaría que indirectamente la población en su conjunto se aumentaría en algún impuesto para lograr la integración social en el sistema de transporte, ya como sucede como el tema en salud.
- Garantizar el el transporte gratuito a 7,5 millones de ancianos que reciben un ingreso per cápita de hasta 70 reales mensual a los que tienen un ingreso muy bajo.
- Que el costo de la gratuidad es arcado por los demás pasajeros, claro que esto genera injusticia muchas veces ya que muchos de los pasajeros están con ingresos más bajos que lo de un determinado anciano.<sup>17</sup>

#### **4.2.3. LEGISLACION COMPARADA EN ESPAÑA**

Con respecto a España y muchos lugares de Europa en el tema de integración Social y políticas de inclusión, son un reflejo de las sociedades avanzadas y desarrolladas, la población en su conjunto es más solidaria respecto a los temas de inclusión e integración, tal es el caso del sector de discapacitados y del sector adulto mayor cuentan con transporte gratuito subvencionado por el estado y en caso de discapacidad grave en cada

---

<sup>17</sup> <http://www.20minutos.es/noticia>

ayuntamiento cuentan con un servicio especial para recoger de sus casas, con vehículos adaptables y personal de apoyo, ya sea para llevarlos a paseo o llevarlos a sus controles médicos.

#### **4.2.4. LEGISLACION INTERNACIONAL RELATIVOS A LOS DERECHOS DE LOS ADULTOS (AS) MAYORES**

La comunidad internacional comenzó a subrayar la situación de las personas de edad en el Plan de Acción Internacional de Viena sobre el Envejecimiento, aprobado en la Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, celebrada en 1982. Los Principios de las Naciones Unidas en favor de las Personas de Edad, aprobados en 1991, los Objetivos mundiales sobre el envejecimiento para el año 2001, fijados en 1992, y la proclamación sobre el Envejecimiento, de ese mismo año, siguieron fomentando la concienciación internacional sobre las necesidades esenciales para el bienestar de las personas de edad.

La Declaración Política y el Plan de Acción Internacional de Madrid sobre el Envejecimiento (2002) aprobados en la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, que la Asamblea General hizo suyos en su resolución 57/167, dieron un nuevo ímpetu al consenso político sobre la necesidad de un programa sobre el envejecimiento, poniendo de relieve el desarrollo y la cooperación internacional y la asistencia en este ámbito. Desde su aprobación, el Plan de Acción Internacional de Madrid ha guiado la preparación de políticas y programas a nivel nacional, ha inspirado la formulación de planes nacionales y regionales, y ha proporcionado un marco internacional para el diálogo.

En la Declaración Política aprobada en Madrid, los Estados Miembros reafirmaron su compromiso de promover y proteger los derechos humanos y

pidieron la eliminación de la discriminación contra las personas de edad, así como del abandono, los abusos y la violencia contra ellos. Más concretamente, el Plan de Acción Internacional de Madrid contenía orientaciones sobre el derecho al trabajo, el derecho a la salud, la participación y la igualdad de oportunidades a lo largo de la vida, subrayando la importancia de la participación de las personas de edad en los procesos de toma de decisiones a todos los niveles.

Las prioridades establecidas en el Plan de Acción Internacional de Madrid incluyen muy diversas cuestiones: la igualdad de oportunidades laborales para todas las personas de edad; programas que permitan a todos los trabajadores adquirir protección y seguridad sociales, incluidos, en su caso, pensiones, seguros por discapacidad y prestaciones sanitarias; y unos ingresos mínimos suficientes para todas las personas de edad, con particular atención a los grupos desfavorecidos desde el punto de vista social y económico. También se subrayó la importancia de la formación continua, la orientación profesional y los servicios de contratación entre otras cosas para mantener una capacidad funcional máxima y mejorar el reconocimiento público de la productividad y las contribuciones de las personas de edad.

## **MARCO PRÁCTICO**

### **CAPITULO V**

#### **METODOLOGIA DE TRABAJO**

##### **5.1. TIPO DE INVESTIGACION**

El tipo de investigación Jurídica propositiva, donde se trata de cuestionar una ley, decreto o reglamento vigente para luego evaluar sus fallas, proponer cambios o reformas legislativas o normativas en concreto, culmina con una proposición de reforma o nueva ley o reglamento sobre la materia.

Se efectuara mediante la aplicación de varios métodos como ser los de dogmática jurídica toda vez que se realizara un análisis del derecho positivo y el alcance de dichas normas con relación al tema, para poder conceptualizar y fundamentar la integración social y mejorar la calidad de servicio para las personas con discapacidad y de la tercera edad.

Así mismo se utilizaran el método histórico haciendo una relación de las políticas sociales e integrales para uno de los sectores más débiles y desprotegidos en nuestra sociedad, también el comparativo efectuándose una comparación con legislaciones internacionales de otros países, que desarrollan o implementan políticas sociales, los métodos inductivo y deductivo de lo general a lo particular o viceversa, así como el método dialectico para efectuar un análisis entre diferentes teorías a efectos de determinar las contradicciones que puedan existir sobre el tema.

### **5.1.1. METODO**

“Método es el conjunto de procedimientos de investigación que se emplea, es el camino que se sigue para llegar a un determinado fin”<sup>18</sup>.

### **5.1.2. METODO INDUCTIVO**

“Es aquel que va de lo particular a lo general”<sup>19</sup> y será utilizado en las encuestas toda vez que de las respuestas de los ciudadanos de manera particular se efectuara un análisis general de cada una de ellas y se realizaran estadísticas comparativas y cuadros de porcentajes. Con este método se analizaran casos particulares para determinar las mejores condiciones y tarifas solidarias en el servicio de transporte por cable teleférico, para las personas discapacitadas y de la tercera edad.

### **5.1.3. METODO DEDUCTIVO**

“Es aquel que parte de datos generales a lo particular”. Se utilizara este método en el capítulo en las conclusiones y recomendaciones para los conceptos generales vertidos en la tesis se puedan arribar de manera particular a proposiciones concretas de modificar o derogar la ley. Del análisis amplio y general que se efectúa del tema, las diferentes teorías y doctrinas serán particularizadas al realizar propuestas de modificaciones, a la norma que regula sobre la materia.

---

<sup>18</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 23

<sup>19</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 32

#### **5.1.4. METODO COMPARATIVO**

El método comparativo, será utilizado en el capítulo referente a la legislación comparada, mediante este se realizara la comparación de diferentes disposiciones legales de varios países con relación al servicio de transporte por cable y tarifas exclusivas para las personas discapacitadas y de la tercera edad, para establecer qué relación existe entre las disposiciones legales de Bolivia con relación a otros países, y determinar comparativamente que países cuentan con la mejor disposición y también como debe comportarse la ley en sentido progresivo y optar por las leyes más convenientes.<sup>20</sup>

#### **5.1.5. METODO HISTORICO**

Se utilizara en los capítulos, al analizar el marco teórico, conceptual y jurídico con referencia a diferentes conceptos, definiciones y doctrina, “método que hace referencia a los fenómenos y acontecimientos pasados que tienen existencia real y concreta en la historia”<sup>21</sup>, se utilizara el métodos histórico para realizar un estudio detallado de todos los antecedentes, evolución y condiciones favorables para las personas discapacitadas y de la tercera edad en el sistema de transporte por cable teleférico.

#### **5.1.6. METODO DOGMATICO JURIDICO**

“Es el principio innegable del dogma o la ciencia jurídica”, se utilizara en los capítulos, mediante este método se trata de establecer el alcance de la norma jurídica, su interpretación y aplicación con relación al tema de

---

<sup>20</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 35-36

<sup>21</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 34

investigación.

Mediante este método se estudiara la normativa vigente de regulación del sistema de transporte con relación a las tarifas especiales y la necesidad de realizar reformas favorables para las personas discapacitadas y de la tercera edad en el sistema de transporte por cable teleférico, orientadas a dar una mejor calidad de vida.

#### **5.1.7. METODO DIALECTICO**

Este método se utilizara en los capítulos el cual “se base en contradicciones de ideas, polos opuestos, establece que de la existencia de cosas o de diferentes siempre se arrima a un resultado que surge de la propia contradicción, va de lo inferior a lo superior de lo simple a lo complejo”<sup>22</sup>. En todos los capítulos de la tesis se hace remisión a teorías diferentes, pero de la confrontación entre ellas siempre se llega a alguna conclusión, en esta tesis se pretende fundamentar la necesidad de reformar la norma.

La dialéctica es un método y ciencia de las leyes generales del movimiento tanto del mundo exterior y de la sociedad como del pensamiento humano, por ello la dialéctica se utiliza como método toda vez que las ideas y conceptos vertidos en el presente trabajo están en movimiento y buscando el cambio de una nueva norma jurídica cualitativamente mejor.

---

<sup>22</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 35

## 5.2. TECNICAS DE INVESTIGACION

“Son maneras de actuar, las técnicas de investigación posibilitan las etapas de la investigación recurriendo al diseño de la investigación, al plan de la investigación para eso se recurre a una determinada técnica”<sup>23</sup>

### 5.2.1. ENCUESTAS

Se realizara a través de un cuestionario electrónico cuya aplicación nos permita conocer la opinión de la ciudadanía de distintas clases sociales en el área urbana de las capitales de departamento y sobre las nuevas tecnologías de transporte masivo incorporadas en algunos departamentos como La Paz y El Alto, que van en beneficio directo hacia el sector con mayor vulnerabilidad usaremos preguntas cerradas bajo instrucciones precisas para responderlas.<sup>24</sup>

En este caso la encuesta está referida a un cuestionario de preguntas cerradas que ha sido aplicado en el lugar específico donde es objeto de la investigación.

- Diseño de cuestionario de preguntas cerradas.
- Definición de la población, que en este caso está determinada a los usuarios (as) de la ciudad de La Paz, El Alto y ciudadanos de las capitales de departamento.

---

<sup>23</sup> SEJAS LEDESMA, Elizabeth, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980 Pág. 36

<sup>24</sup> NAVIA A. Carlos, Elaboración Científica de la Tesis. Ed. EDCON, 1977, La Paz, Bolivia, Págs. 32 - 33

- Para efectos de considerar la relevancia de la muestra tomada, se hace el cálculo del nivel de confianza de la misma, la cual nos da la existencia de una posibilidad de que la estimación efectuada se ajuste a la realidad.
- ✚ Se tabulan los resultados y se muestran los histogramas de frecuencias de cada pregunta.
- ✚ Se hace el análisis y comentarios de los resultados obtenidos.

#### **5.2.1.1. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS**

Se han realizado 100 encuestas, entre las ciudades de La Paz y El Alto se tomó un 40%, ya que los ciudadanos de ambas ciudades conocen directamente, los beneficios, características y condiciones del transporte masivo urbano y un 60% se realizó en otras capitales de departamento, quienes consideran que deben efectuarse modificaciones a las normas legales que regulan la materia, promover mayor integralidad, solidaridad, en sector de mayor vulnerabilidad, aplicada la gratuidad del servicio de transporte, aspectos que coadyuvan a dignificar el respeto hacia estas personas.

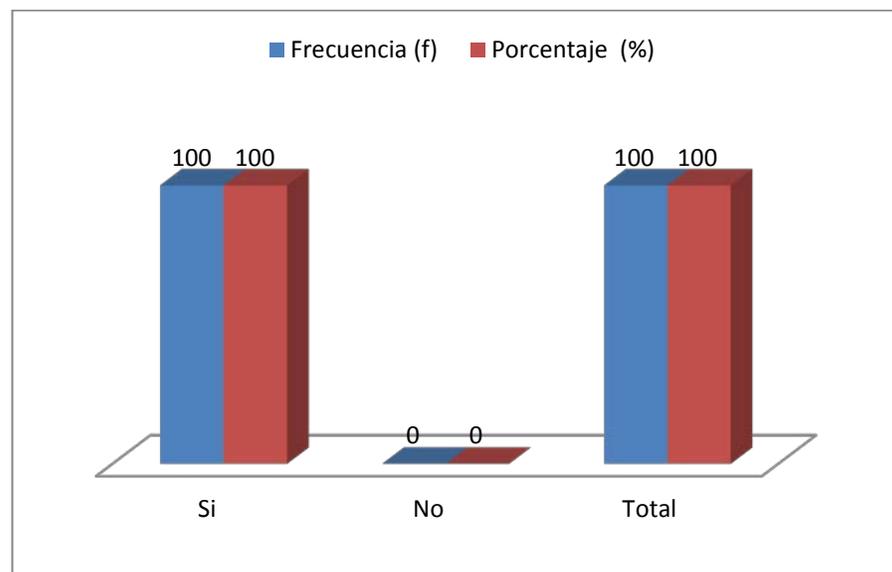
Resultados de estudios científicos y el cuestionario aplicado a principalmente en paradas de transporte tanto terrestre o aéreo, entre los cuales se toma en cuenta a varones y mujeres comprendidos entre los 18 años para adelante.

### Ítem N° 1

¿Conoce los nuevos sistemas de transporte masivos incorporados en Bolivia?

Indicadores	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Si	100	100
No	0	0
Total	100	100

Tabla N° 1



De acuerdo al análisis, casi el 100% de la población encuestada conoce sobre las nuevas tecnologías incorporadas en Bolivia, propiamente en las ciudades de La Paz Y el Alto, tanto como el Puma Katari, Wayna bus y el Teleférico.

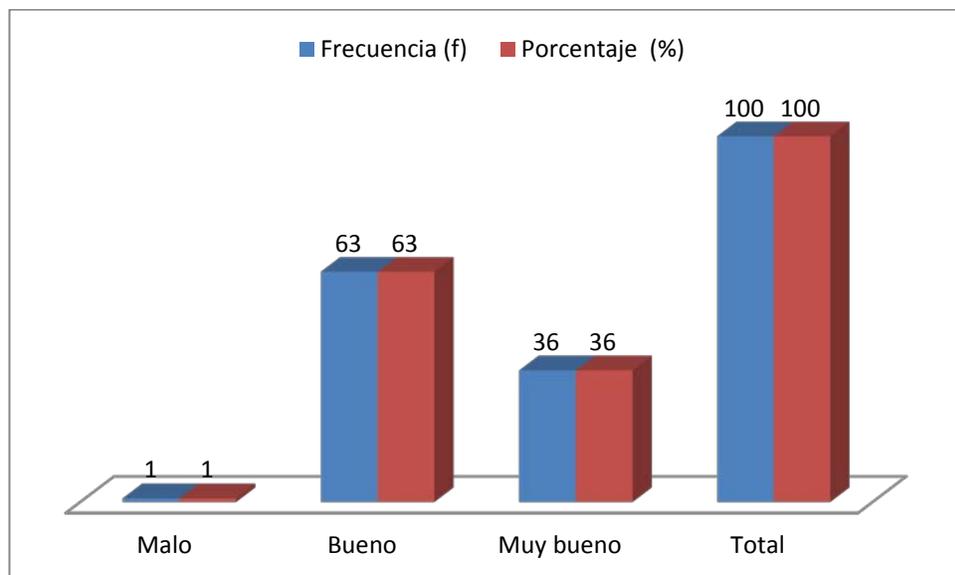
### Ítem N° 2

¿Los buses como el “PumaKatari” y el teleférico “Mi teleférico” de transporte masivo ofrecen un servicio en óptimas condiciones? ¿Y cómo las califica?

**Tabla N° 2**

Indicadores	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Malo	1	1
Bueno	63	63
Muy Bueno	36	36
Total	100	100

**Gráfico N° 2**



Se puede apreciar un una calificación afirmativa respecto a las condiciones que

prestan el transporte masivo, y que su incorporación a nuestro sistema de circulación es beneficio para la población en general.

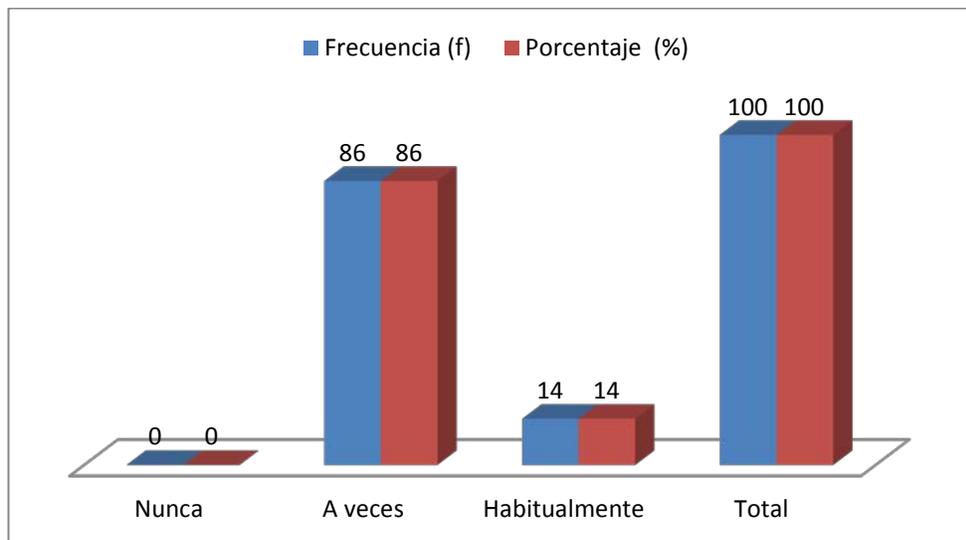
### Ítem N° 3

¿Usted como ciudadano colabora con las personas vulnerables o con discapacidades diferentes? ¿Y cuál sería su opinión?

**Tabla N° 3**

Indicadores	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Nunca	0	0
A veces	86	86
Habitualmente	14	14
Total	100	100

**Gráfico N° 3**



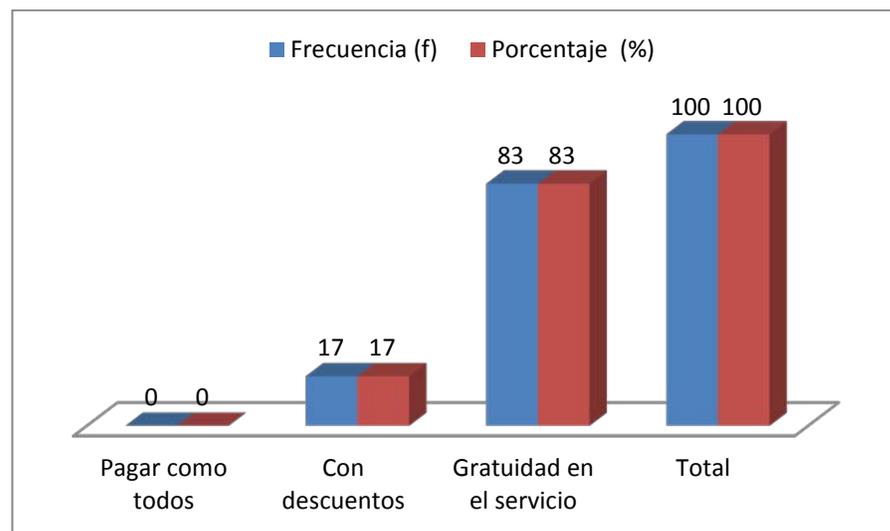
Los datos expresados, muestran que en su gran mayoría en un 86% son los que a veces colaboran con las necesidades de los sectores investigados, y un 14% lo hace diariamente. Nos muestra una realidad solidaria y sensible frente a las necesidades de las personas que más lo necesitan.

#### Ítem N° 4

¿Está de acuerdo en que las personas con discapacidad y los adultos mayores obtengan descuentos e incluso llegar a tener la gratuidad en el servicio de transporte? ¿Y cuál sería su opinión?

Tabla N° 4

Indicadores	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Pagar como todos	0	12
Con descuentos	20	20
Servicio gratuito	80	80
Total	100	100



Los datos expresados, muestran que en su gran mayoría en un 83% que se beneficie con la gratuidad del servicio en favor de las personas con discapacidad y los adultos mayores, y un 17% que mantengan los descuentos que reciben en la actualidad. La sensibilidad y solidaridad en favor de ambos sectores es afirmativa.

### Ítem N° 5

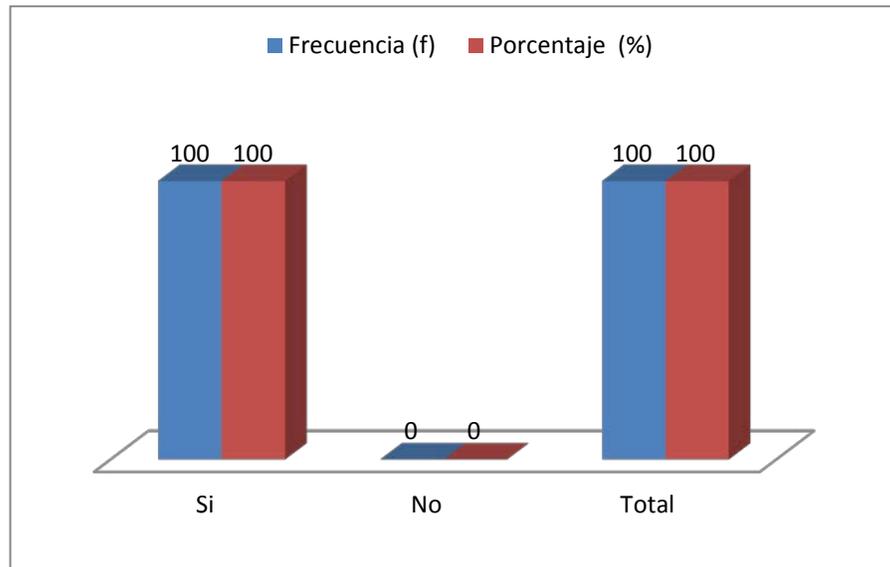
¿Cree usted que las nuevas tecnologías de transporte masivo benefician a las personas con discapacidad y los adultos mayores en cuanto a la integración y mejorar la calidad de trato para los sectores sociales mencionados?

Tabla N° 5

Indicadores	Frecuencia (f)	Porcentaje (%)
Si	100	100
No	0	0
Total	100	100

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 5



Al analizar la información, el presente gráfico muestra que el 100% da a conocer afirmativamente que el transporte masivo brinda mejores condiciones de servicio y de trato al usuario y con mayor beneficio para aquellos que lo necesitan, además de que el transporte promueve la integración de una sociedad más unida y solidaria.

## **PROPUESTA DE LEY**

### **CAPITULO VI**

#### **6.1. MODIFICAR EL ART. 49 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE PÚBLICO**

La modificación al artículo del tema investigado, sugiere ampliar y fortalecer las políticas inherentes a la protección de los sectores sociales investigados, en base a los principios constitucionales de integralidad, inclusión, trato preferente, solidaridad, dichos (as) personas se hayan reconocidas por normativa especial como la Ley General para personas con discapacidad, 2 de Marzo 2012 y la Ley General de las personas Adultas Mayores, 1 de Mayo 2013.

##### **6.1.1. ANTEPROYECTO DE LEY PARA EXENCION DE PAGO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE.**

## **ANTEPROYECTO DE LEY**

**EVO MORALES AYMA**

### **PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:

#### **LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,**

#### **DECRETA:**

**ARTÍCULO UNICO.-** Modificase el Artículo 49 de la Ley No 165 Ley General de Transporte, en la forma siguiente:

1.- Modificase el párrafo segundo del **Artículo 49** de la Ley No 165 Ley General de Transporte, en la forma siguiente:

II Los operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura en todas sus modalidades deberán otorgar descuentos de las tarifas aprobadas por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica.

Así mismo los operadores del servicio público de transporte masivo en el área urbana de las capitales de departamento, en horarios que no afecte y de poca afluencia de personas, deberán otorgar la gratuidad o exoneración al pago del servicio en favor de las siguientes personas:

a) Con discapacidad calificada en los niveles graveo muy grave.

b) Adultos mayores, con edad igualo mayor a los 60 años”.

Remítase al Órgano Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del dos mil diez y seis.

Fdo \_\_\_\_\_

Nombre y apellido

Fdo \_\_\_\_\_

Fdo \_\_\_\_\_

Fdo \_\_\_\_\_

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla, como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ del dos mil diez y seis.

Fdo \_\_\_\_\_

Evo Morales Ayma

(Siguen las firmas del Gabinete)

## CONCLUSIONES

Al desarrollar el presente trabajo, quisimos ampliar nuestro campo de visión sobre distintos enfoques tanto en el ámbito social y jurídico: A continuación exponemos un conjunto de conclusiones específicas que constituyen los resultados de nuestra monografía.

- En el ámbito social enfocamos la vulnerabilidad de ambos sectores investigados con el fin de revalorizar en la sociedad valores que se están perdiendo, como el respeto hacia nuestros adultos mayores y discapacitados, ceder el asiento, ceder un vehículo de transporte al que lo necesite, coadyuvar a ponerse de pie de un enfermo o que tenga problemas de movilidad, ayudar a cruzar la calle para aquellos que se les haga dificultoso ver, en otras actitudes que deben reafirmar a un ciudadano comprometido por mejorar la sociedad.
- En el ámbito jurídico y social aplicar las normas que establecen principios de inclusión, accesibilidad y solidaridad, para materializar y promover a su aplicación.
- El Derecho a la inserción social de grupos marginados por nuestra sociedad y en cumplimiento a la legislación Boliviana, es un derecho de trascendental importancia, puesto que abre la compuerta hacia otro derecho fundamental como es el de locomoción, promovido con la accesibilidad al sistema de transporte en beneficio de los grupos más vulnerables, con la exoneración de pago o gratuidad en el servicio de transporte masivo.
- La Ley General de Transporte No. 165 2616 de fecha 16 de Agosto 2011, la adecuación de la norma preexistente, efectivamente no va a

satisfacer al 100 % a los grupos sociales investigados, pero si va generar políticas de desarrollo, de conciencia, de integración en las capitales departamentales que permitan colaborar solidariamente a los grupos sociales investigados, y que este proceso en un futuro se hablaría no solo en área urbana sino también el área rural.

- Conforme a las encuestas realizadas por el investigador llevadas a cabo en las ciudades capitales a través de un sistema virtual, se puede demostrar claramente haberse cumplido con el rigor metodológico, con los instrumentos utilizados y conforme a la metodología genérica.
- Con las encuestas de referencia, llegando a plasmar los objetivos generales y específicos a través de trabajo de campo realizado por el investigador, reiterando la posición de que se deben beneficiar los grupos sociales investigados, con la gratuidad del servicio de transporte masivo en el sector urbano en las capitales de departamento.

## BIBLIOGRAFIA – WEBGRAFIA

1. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Constitución Política del Estado Plurinacional, Sucre – Bolivia, 2009.
2. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Ley General de Transporte N°165, La Paz – Bolivia, 16 de Agosto, 2011.
3. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Ley Municipal N° 15 de Transporte y Transito urbano Gobierno autónomo Municipal de La Paz,
4. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Ley General para personas con discapacidad, La Paz – Bolivia, 2 de Marzo 2012.
5. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Ley General para personas Adultas Mayores, La Paz – Bolivia, 1 de Mayo, 2013.
6. **GACETA OFICIAL DE BOLIVIA**, Ley N°031 Marco de autonomías y descentralización “Andrés Báñez”, La Paz – Bolivia, 19 de Julio 2010.
7. **GARCIA PELAYO Ramón**, Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado, Ed. Larousse, Paris, 1988.
8. **SEJAS LEDESMA, Elizabeth**, Guía para trabajos de Investigación, Ed Juventud 1980, La Paz – Bolivia, 1980.
9. **NAVIA Alanes Carlos**, Elaboración Científica de la Tesis, Ed. EDCON, La Paz – Bolivia, 1977.
10. **ROSA FRANZ Teresa**, Ed. Félix Varela. *La tercera edad y la familia. Una mirada desde el adulto mayor*. La Habana.
11. [www.la-razon.com/index.php?\\_url=/ciudades/Linea-Roja-Teleferico](http://www.la-razon.com/index.php?_url=/ciudades/Linea-Roja-Teleferico)
12. [www.discapacidad.com](http://www.discapacidad.com)

# ANEXOS

## ANEXO N° 1



La ceguera es una discapacidad visual cuya agudeza visual sea de 20/200 o menor o su campo visual de 20 grados o menor en el mejor ojo y con la mejor corrección".





Discapitados en la lucha de sus derechos en 2016 por un bono 500 Bs.



Los adultos mayores bolivianos pasarán de representar 8,1% del total de la población el 2012 en el área urbana existen 288.690 hombres y 336.938 mujeres.



5. ¿Cree usted que las nuevas tecnologías de transporte masivo benefician a las personas con discapacidad y los adultos mayores en cuanto a la integración y mejorar la calidad de trato para los sectores sociales mencionados?

SI NO