



# Complementación de la Ley Municipal 015/2014, para reducir la inseguridad en el transporte de taxis

*Complementation of Municipal Law 015/2014, to reduce insecurity in taxi transport*

Complementação da Lei Municipal 015/2014, para reduzir a insegurança no transporte de táxi

**César Enrique Huanaco Quispe**

[cesar\\_huanaco@yahoo.es](mailto:cesar_huanaco@yahoo.es)

ORCID: 0000-0002-3561-2678

Universidad Privada "Domingo Savio", Bolivia

Artículo recibido en abril 2019  
Arbitrado en mayo 2019  
Publicado en julio 2019

## RESUMEN

El servicio público de taxis en la actualidad no ofrece seguridad plena a los usuarios. Por tal motivo, el estudio se centró en proponer un anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, para reducir la inseguridad en el transporte taxi. La metodología fue del tipo descriptiva, bajo un enfoque cuantitativa y cualitativa. El diseño fue de tipo documental y de campo. Los métodos aplicados fueron; análisis-síntesis, histórico-lógico. Las técnicas e instrumentos que se utilizaron fueron: entrevista (guía de entrevista), encuesta (cuestionario), otros. La población que se utilizó fue la conformada por la población de Potosí. Además de operadores afiliados a diversos sindicatos. La muestra que se usó fueron 177 personas y 133 operadores. Se obtuvo que existe una deficiencia legislativa por lo que, con la propuesta se logrará una Ley Municipal íntegra que beneficie a los usuarios, y taxistas, para fortalecer la seguridad ciudadana en Bolivia.

**Palabras clave:** Transporte público urbano; taxi, delincuencia; derecho público, legislación comparado

## ABSTRACT

The public taxi service currently does not offer full security to users. For this reason, the study focused on proposing a draft supplement to article nine of Municipal Law 015/2014, to reduce insecurity in taxi transport. The methodology was descriptive, under a quantitative and qualitative approach. The design was documentary and field type. The methods applied were; analysis-synthesis, historical-logical. The techniques and instruments to be used were interview (interview guide), survey (questionnaire), others. The population that was used was made up of the population of Potosí. In addition to operators affiliated with various unions. The sample used was 177 people and 133 operators. It was found that there is a legislative deficiency so that, with the proposal, a comprehensive Municipal Law will be achieved that benefits users, and taxi drivers, to strengthen citizen security in Bolivia.

**Key words:** Urban public transport; taxi; crime; public law, comparative legislation

## RESUMO

O serviço público de táxis atualmente não oferece total segurança aos usuários. Por este motivo, o estudo centrou-se na proposição de um projeto de suplemento ao artigo 9º da Lei Municipal 015/2014, para reduzir a insegurança no transporte de táxi. A metodologia foi descritiva, com abordagem quantitativa e qualitativa. O projeto foi documental e do tipo de campo. Os métodos aplicados foram; análise-síntese, histórico-lógica. As técnicas e instrumentos a utilizar foram: entrevista (roteiro de entrevista), inquérito (questionário), outros. A população utilizada foi a população de Potosí. Além de operadoras filiadas a diversos sindicatos. A amostra utilizada foi de 177 pessoas e 133 operadores. Constatou-se que existe uma deficiência legislativa, portanto, com a proposta, será realizada uma Lei Municipal completa que beneficie os usuários, e os taxistas, para fortalecer a segurança do cidadão na Bolívia.

**Palavras-chave:** Transporte público urbano; táxi, crime; direito público, legislação comparada

## INTRODUCCIÓN

La historia del hombre está ligada al transporte. Desde la antigüedad, éste ha diseñado medios y modos para mejorar su movilidad personal y la de sus bienes. Uno de los modos de transporte predominante ha sido el servicio público.

Por lo tanto, se considera: “el transporte público, como parte del conjunto de la movilidad urbana, queda por tanto definido como un sistema de medios (infraestructuras y vehículos) para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad”. (Illich, 1974).

Seguidamente, el transporte público es un término aplicado al transporte de pasajeros en un determinado territorio. A diferencia del transporte privado, cuyo servicio es de carácter exclusivo, no está sujeto a rutas y no depende de horarios, en el transporte público los pasajeros deben adaptarse a los horarios que ofrece el operador, normalmente está disponible para todo el público en general, la demanda está dada por las personas y la oferta por los vehículos, infraestructura y operadores (conductores).

Dentro de la clasificación de los servicios públicos, el transporte de servicio público de taxis se sitúa en los servicios públicos no esenciales e impropios. Un hecho importante es que en la regulación del transporte público existen diferencias entre unos y otros países por razones históricas, económicas, políticas, u otros. Sin embargo en Bolivia, el servicio público de taxis es prestado por los particulares y los Gobiernos Autónomos Municipales tienen competencias exclusivas para regular este servicio.

Por ende, se entiende por servicio público: “la actividad que desarrolla una persona particular o pública, ya sea por sí directamente o indirectamente por medio de una persona y/o empresa, para dar satisfacción, mediante prestaciones concretas y continuas, a una necesidad ya general, mientras ésta subsista”. (Gutiérrez, 2003).

Se asume que los servicios públicos son un conjunto de actividades y prestaciones desarrolladas por las instituciones del Estado o particulares a través de la concesión o cualquier otro medio legal otorgado por el Estado, cuyo fin es la satisfacción de necesidades individuales para fines colectivos. Esta prestación debe darse de forma regular y continua bajo un régimen jurídico que impone obligatoriedad de la prestación.

Por consiguiente, en la legislación de países como Argentina, Colombia, Perú, otros, referidos específicamente al servicio público de taxis, han implementado normas jurídicas integrales que regulan esta modalidad de transporte. Existen órganos dependientes del Estado que tienen la facultad de otorgar autorizaciones, realizar el control y monitoreo. Se realiza además un registro del vehículo, del operador y existe identificación externa e interna del vehículo, con el fin de ofrecer mayor seguridad a los pasajeros.

Sin embargo, en Bolivia, existe una falta en la regulación eficiencia, control y monitoreo al servicio público de taxis específicamente en el Municipio de Potosí. Este servicio no ofrece medidas de seguridad para los usuarios, constituyéndose en uno de los medios de transporte más inseguros en la actualidad, por los delitos que se cometen al interior de los vehículos.

Por otro lado, los taxis no están plenamente identificados, ya que, no cuentan con una identificación general externa ni interna, situación que facilita a los antisociales que se infiltran como supuestos taxistas, siendo su principal objetivo, cometer actos delictivos. Por este motivo, esta modalidad de transporte genera desconfianza e inseguridad para los usuarios e incluso para los mismos taxistas que son proclives a ser víctimas de atracos, robo de sus bienes y de sus vehículos.

Con la existencia de estos hechos delictivos se vulneran derechos fundamentales de las personas reconocidos por los Convenios Internacionales, Constitución Política de Estado y otras disposiciones legales que están vigentes en la legislación del Estado, como los delitos que atentan contra la vida, la integridad personal, la salud, la libertad sexual y también que atentan contra los bienes de las personas.

Además, al existir desconocimiento de los datos del vehículo y los datos del conductor, los antisociales que cometieron el o los hechos delictivos, quedan en la impunidad. Así mismo, el índice de víctimas está en constante crecimiento. En consecuencia de no darse una solución jurídica efectiva a este problema la delincuencia en este medio de transporte continuará en incremento, generando con ello una mayor inseguridad para la ciudadanía.

Por tal motivo, la investigación parte de esta interrogante ¿Cómo reducir la inseguridad en el transporte de servicio público de taxis en la ciudad de Potosí?, de esta forma, se plantea como objetivo principal de la investigación en proponer un anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, para reducir la inseguridad en el transporte de servicio público de taxis en la ciudad de Potosí.

La justificación de la investigación se esboza de tres maneras. La primera, desde el punto de vista metodológico; el diseño de un anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, que de manera armónica integra los principales componentes de una estructura con el principal objetivo de reducir la inseguridad en el servicio público de taxis en la ciudad de Potosí. La elaboración de la metodología permite la instrumentación práctica de la propuesta planteada. El segundo, desde el punto de vista práctico; la aprobación de la propuesta, como es la complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, beneficiará principalmente a los usuarios del servicio público de taxis, porque buscará mejorar la calidad y seguridad del servicio, por otro lado también beneficiará a esta modalidad de transporte porque se empleará una identificación general externa e interna a

todos los vehículos, identificación plena de todos los operadores y finalmente se crearán mecanismos para fortalecer la seguridad ciudadana en el Municipio de Potosí. Y el tercero, desde el punto de vista teórico; está orientado a ofrecer un modelo jurídico de reglamentación a esta modalidad de transporte público de pasajeros, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de los usuarios, para lo cual se propone la complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, que actualmente está vigente. Mediante la aprobación de la propuesta, se buscará dar cumplimiento a los derechos de las y los usuarios reconocidos por las disposiciones legales que están vigentes en el Estado Plurinacional de Bolivia

## **Marco Teórico**

### ***Transporte Público Urbano***

El servicio de transporte público urbano es un medio de locomoción por el cual las personas se trasladan de un lugar a otro en un determinado radio urbano, cuyo servicio está prestado por particulares llamados concesionarios o entidades dependientes del Estado, los pasajeros acceden al servicio a través de un cobro directo a favor del operador y las tarifas normalmente son reguladas por las autoridades locales y nacionales de un Estado.

### **Delincuencia**

Según Osorio (2007), la delincuencia desde un punto de vista sociológico lo define como:

Se trata de un verdadero fenómeno social, manifestado por la comisión de actos no sólo sancionados por ley, sino que, además, implican transgresiones de los valores éticos reinantes en la sociedad; se trata de conductas antijurídicas que son a la vez antisociales. (s/p).

Mientras que, Cabanellas (2006), define delincuencia como: "Criminalidad o conjunto de delitos clasificados, con fines sociológicos y estadísticos, según el lugar, tiempo o especialidad que se señale, o la totalidad de las infracciones penadas" (s/p).

Por consiguiente, en la primera definición, el autor hace referencia a que la delincuencia no sólo estudia al conjunto de delitos que se cometen en un determinado medio social, sino que hace referencia a la transgresión de los valores como el respeto a los demás, educación, otros. La segunda definición lo relaciona exclusivamente con las conductas típicas, antijurídicas e imputables o infracciones tipificadas en código penal que pueden ser cometidas por una o varias personas, donde corresponde un castigo al que cometió el delito y la pena dependerá del tipo

de delito que se haya cometido. Los delitos cometidos por los antisociales han llegado a la modalidad de transporte del taxi y el índice de las víctimas está en constante crecimiento, vulnerándose así los derechos reconocidos por los Convenios Internacionales y Leyes nacionales.

Entonces, la delincuencia se puede definir como un verdadero fenómeno social que está vinculada a un determinado tiempo y lugar, que tiene una fuerte incidencia social contra el orden público y está asociada a un grupo de personas que comenten uno o varios delitos tipificados en la ley penal, por la cual, en caso de ser condenadas por tales hechos, éstas deben cumplir una sanción impuesta por una autoridad competente.

### **Derecho Público**

Según Cabanellas (2006) se define como: "El que regula los actos de las personas cuando se desenvuelven dentro del interés general que tiene por fin el Estado, en virtud de delegación directa o mediata del poder público" (s/p).

El Derecho Público regula toda la actuación política del grupo total organizado en la estructura estatal, como la organización, actividades de los órganos del Estado y de éstos con las personas físicas o entidades privadas (Empresas, Fundaciones, Asociaciones, Sindicatos, etc.). Su mandato no puede ser modificado por sola voluntad de las partes, sino que es de cumplimiento obligatorio a la cual no se puede renunciar, donde se confiere al Estado una cierta superioridad jurídica sobre el particular otorgando un determinado número de atribuciones sobre los derechos individuales.

### **Convenios Internacionales y Legislación Nacional**

Las Normas Internacionales que protegen los bienes jurídicos de las personas, los cuales son vulnerados con la comisión de los delitos en el servicio público de taxis, están incluidas en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y la Convención Americana sobre los Derechos Humanos.

Por su parte, la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, protege los derechos de las personas. El párrafo I del artículo 15 y 23.

Además, las disposiciones legales que protegen la integridad de las personas están incluidas en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Político expresa y la Constitución política del Estado Plurinacional de Bolivia.

En este sentido, la integridad personal implica que nadie puede ser lesionado o agredido físicamente, ni ser víctima de daños mentales o morales que le impidan

conservar su estabilidad psicológica. Ésta tiene su origen en el respeto a la vida y al sano desarrollo de ésta, como es la condición física, psíquica y moral que permiten al ser humano su existencia, sin sufrir ningún tipo de menoscabo en cualquiera de estas tres dimensiones.

## **Legislación Comparada**

### ***Norma Jurídica que regula el servicio público de taxis, en Buenos Aires Argentina, Anexo de la Ley N°3622, Separata del BOCBA N°3589, 21 de enero de 2011***

Esta Ley establece el régimen de funcionamiento y control del Transporte Público de Pasajeros en Automóviles de Alquiler con Taxímetro "Taxis". Delimita el número de pasajeros por vehículo, el servicio es prestado por el conductor que tiene que estar debidamente habilitado por autoridad competente.

En la misma establece que en la ciudad de Buenos Aires, para ejecutar el servicio público de taxi, el Estado obliga a contar con una identificación externa del vehículo a través del pintado de color amarillo con determinadas características, contar con identificación interna del vehículo, contar con una identificación del operador y finalmente contar con una licencia de operación que acredite el servicio.

### ***Norma Jurídica que regula el servicio público de taxis en Colombia, Decreto N°172, del 5 de febrero del 2001***

Este Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

Por lo tanto, en Colombia, el Estado confiere la prestación del servicio público de taxis a personas naturales o jurídicas que deben solicitar una habilitación, pero previamente deben cumplir con una serie de requisitos: tanto los vehículos, como los operadores deben estar plenamente registrados y/o matriculados ante autoridad competente y se debe contar con una Tarjeta de Operación que es la autorización legal para ofrecer el servicio.

### ***Norma Jurídica que regula el servicio público de taxis en Lima Perú, Ordenanza N°1684, del 14 de abril de 2013***

Esta ordenanza tiene alcance en todo el territorio de Lima Metropolitana, es de cumplimiento obligatorio para los conductores, propietarios de vehículos, personas

naturales o jurídicas autorizadas para prestar el servicio de taxi, así como para los órganos de línea y gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

De este modo, en Lima, las personas naturales o jurídicas del servicio público de taxis deben contar con un Título, que es la autorización legal para ofrecer el servicio. Tanto taxis de estación como los independientes deben contar con identificaciones externas pero con distintas características para diferenciarse y ambos deben contar con identificaciones internas donde consten los datos generales del operador y del vehículo.

## MÉTODO

La investigación, se realizó bajo una metodología del tipo descriptiva. Se asumió esta posición en razón de que en la investigación se realizó un registro detallado del comportamiento específico de dos variables claramente identificadas: anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, (variable independiente), inseguridad en el transporte de servicio público (variable dependiente).

La investigación, en general, se llevó a cabo bajo un enfoque de investigación cuantitativa y cualitativa, en razón de que la investigación trató de determinar la fuerza de asociación o correlación entre las dos variables determinadas con la finalidad de realizar la generalización y objetivación de los resultados a través de una muestra para hacer inferencia en una población de la cual procede la muestra.

El diseño de la investigación que se usó, en correspondencia con el problema planteado y atendiendo al objetivo principal propuesto, fue de tipo documental y de campo; la primera de ella por cuanto se realizó una investigación documental referido al problema planteado. La segunda derivó de la necesidad de investigar la situación actual de la inseguridad en el transporte de servicio público de taxis en la ciudad de Potosí, a través de la aplicación de los instrumentos de recolección que fueron empleados en el diagnóstico.

Los métodos aplicados fueron; análisis-síntesis, con la finalidad de estructurar los componentes del anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, se utilizó el estudio de la literatura consultada y la interpretación de los datos empíricos. Así como para arribar a conclusiones objetivas, la investigación se desarrolló a partir de fuentes bibliográficas y la sistematización de las características de la propuesta referidas al servicio público de taxis. histórico-lógico, se estudiaron documentos existentes como bibliografías, teorías, derecho comparado, leyes y otras disposiciones legales referidas al servicio público de taxis. Se aplicó para conocer con profundidad los antecedentes y secuencia de acontecimientos de este medio de transporte. Inductivo-Deductivo, este método se utilizó con el fin de encontrar

diferencias o semejanzas de teorías y reglamentaciones referidas al servicio público de taxis.

Las técnicas e instrumentos que se utilizaron para el desarrollo de la investigación fueron: estudio documental, con la finalidad de recopilar y registrar datos documentales relacionados con la investigación, se revisaron causas abiertas de los delitos cometidos en el servicio público de taxis en la ciudad de Potosí. La revisión documental especializada se realizó en los Juzgados de Instrucción Cautelar 1º, 2º, 3º, 4º, y 5º, así como denuncias registradas en la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen de las gestiones 2013-2014. El instrumento utilizado fue la guía de revisión documental especializada, aplicada en el diagnóstico con el objetivo de conocer el índice y el incremento de delitos cometidos en el servicio público de taxis en la ciudad de Potosí. Entrevista, fue aplicado al Presidente del Consejo de Transporte Municipal, al presidente del Sindicato de Taxistas Potosí, al presidente de la Asociación San Benito y al ejecutivo de la Asociación 10 de Noviembre. El instrumento utilizado fue la guía de entrevista, aplicada en el diagnóstico. Encuesta, fue aplicado a 177 personas de 18 a 50 años de edad y 130 operadores del servicio público taxis de la ciudad de Potosí, con la finalidad de recolectar datos certeros. El instrumento utilizado fue el cuestionario, se aplicó la observación directa, abierta, no participante y externa como técnica, con la finalidad de verificar la identificación externa e interna de los vehículos, así como la identificación de los operadores del servicio público de taxis y la ilegalidad en esta modalidad de transporte. El instrumento utilizado fue la guía de observación.

La población que se utilizó para el desarrollo de la investigación fue la conformada por la población de Potosí. Siendo está de 94387 personas de 15 a 50 años de edad (según el Censo de la gestión 2013 del Instituto Nacional de Estadísticas) además de 656 operadores afiliados al Sindicato de Taxistas Potosí, a las Asociaciones San Benito y 10 de Noviembre. Por lo tanto, la muestra que se usó del total de la población fue de 177 personas entre 15 a 50 años y 133 operadores.

## RESULTADOS

### Normas que regulan el servicio público de taxis

Con relación a las disposiciones legales que regulan el servicio público de taxis a nivel nacional y municipal, la pregunta se realizó al presidente del Consejo Municipal de Transporte, Coronel Guillermo Cejas Bellido. La primera interrogante hizo referencia sobre las normas que regulan el funcionamiento del servicio público de taxis a nivel nacional y la segunda sobre la forma en que se regula el funcionamiento del servicio público de taxis y las normativas jurídicas que están vigentes.



Se obtuvo como respuesta que la norma que regula el servicio público de transporte de manera general es la Ley General del Transporte, que divide el transporte en dos grupos, el público y el privado, donde se encuentran el transporte aéreo, fluvial, terrestre, etc., sea internacional, interdepartamental, interprovincial, intermunicipal o urbano. En lo que se refiere al servicio público de taxis de manera específica, lo regula el Código de Tránsito, donde indican algunos requisitos para ofrecer el servicio público de taxis.

Mientras que, la segunda interrogante fue respondida de la siguiente manera, se cuenta con una Ordenanza Municipal aprobado, el 2003, pero en el mes de marzo de la gestión 2014, se ha aprobado la Ley Municipal 015/2014, Reglamento Interno del Consejo de Transporte Municipal, como un sistema administrativo que regula el funcionamiento de servicio público de transporte en sus distintas modalidades y el Reglamento de Transporte Público Urbano para la ciudad de Potosí, donde están las modalidades de taxis, radio taxis, minibuses, transporte urbano de materiales de construcción, menaje, etc.

### **Licencias e ilegalidad del servicio**

Para conocer una aproximación del porcentaje del servicio público de taxis en el Municipio de Potosí, que se encuentran en la ilegalidad, se aplicó la guía de observación, durante una hora en la calle Universitaria esquina Sevilla, considerando a vehículos pertenecientes a Sindicatos, Asociaciones o Cooperativas legalmente reconocidas por el Consejo de Transporte Municipal de Potosí, así como vehículos independientes, es decir que no pertenecen a ningún, Sindicato, Asociación o Cooperativa. (Tabla 1).

**Tabla 1.** Ilegalidad del servicio público de Taxis

<b>Legalidad e ilegalidad</b>	<b>De 100 taxis</b>	
Sindicato de Taxistas Potosí, Asociación San Benito y Asociación 10 de Noviembre.	23	Con identificaciones
Taxis	77	Sin identificaciones

La tabla 1, se interpreta que la mayor parte de los operadores no pertenecen a ningún Sindicato, Asociación o Cooperativa legalmente reconocida, es decir, sus vehículos no cuentan con identificaciones, letreros o numeraciones, sino que simplemente utilizan un logotipo despegable con la palabra "Taxi".

## Registro, requisitos de operadores y vehículos

Partiendo de la entrevista realizada al Presidente del Consejo Municipal de Transporte y a los presidentes del Sindicato de Taxistas Potosí, Asociación San Benito y ejecutivo de la Asociación 10 de Noviembre sobre el registro vehicular, requisitos de operadores y vehículo, se obtuvo los siguientes resultados. En la actualidad, el Consejo Municipal de Transporte no cuenta con ningún registro de vehículos, ni de los operadores que ofrecen el servicio público de taxi. Además, los requisitos que una persona debe cumplir para formar parte de algún sindicato son; fotocopia de cédula de identidad, fotocopia de la licencia de conducir, RUA del vehículo, documento de compra-venta del vehículo, SOAT, certificado de antecedentes de la FELCC, fotos 4x4 y finalmente la cancelación de un monto en pesos bolivianos.

## Control y monitoreo

Como se puede observar en el presente gráfico 1, la totalidad de la muestra encuestada (177 personas) el 17% consideran que el control que desempeña la Policía es efectivo y un 83% consideran que el control que desempeña la Policía no es efectivo.



**Gráfico 1.** El control que desempeña la Policía, es efectivo con referencia al servicio público de taxis.

Realizando un análisis de los datos obtenidos en las encuestas se interpreta que el control que desempeña la Policía Ciudadana es limitado, por factores como la falta de mecanismos de control, la falta de operativos policiales, que no existe despliegue de personal uniformado en horarios nocturnos, las movilidades destinadas a realizar los patrullajes son insuficientes para resguardar la seguridad, existen pocos puestos policiales, etc., sin embargo existe un porcentaje de personas que consideran que el control que desempeña la Policía Ciudadana, es efectivo. Esto se puede justificar porque en horarios diurnos sí existe un despliegue importante de uniformados, también hay afluencia de personas, etc. Un posible pronóstico es que la violencia generada por los antisociales dañe más el tejido social, por el poco control que realiza la Policía Ciudadana.

### **Horario de servicio**

Para poder conocer si el Sindicato de Taxistas Potosí, Asociación de Transporte Libre San Benito y Asociación de Transporte Libre 10 de Noviembre cuentan con registros de ingreso y de salida al servicio diario de los afiliados, con relación a los horarios de servicio, se realizaron entrevistas al presidente del Sindicato de Taxistas Potosí, Asociación San Benito y finalmente al ejecutivo de la Asociación 10 de Noviembre. Obteniendo como resultado, que No se cuenta con ningún tipo de registro de ingreso, ni de salida del servicio.

### **Identificación interna**

De la totalidad de los encuestados (177 personas), el 1% conoce la identificación de los operadores y un 99% no conocen las identificaciones de los operadores que ofrecen el servicio público de taxi.

Evidenciado que aproximadamente la totalidad de los usuarios no conocen las identificaciones de los operadores cuando se trasladan en el servicio público de taxi. Esta situación se debe a que en la actualidad la mayoría de los operadores en esta modalidad de transporte no utilizan credenciales o identificaciones que sean claras o visibles, dando lugar a que los usuarios estén completamente desinformados de los datos generales de los operadores, así como de los vehículos. Esta situación provoca que, cuando se cometen hechos delictivos, iniciada la denuncia o querrela, al no existir autor o autores plenamente identificados, es complejo para las autoridades realizar las investigaciones. En consecuencia, estos delitos quedan en la impunidad y a las víctimas no les queda más que desistir de la demanda.

## Identificación externa

Posterior, a la entrevista para conocer las principales características de las identificaciones externas de los vehículos del Sindicato de Taxistas Potosí, Asociación de Transporte Libre San Benito y Asociación de Transporte Libre 10 de Noviembre, se obtuvo como resultado, que los sindicatos mencionados poseen identificación externa. Como los son:

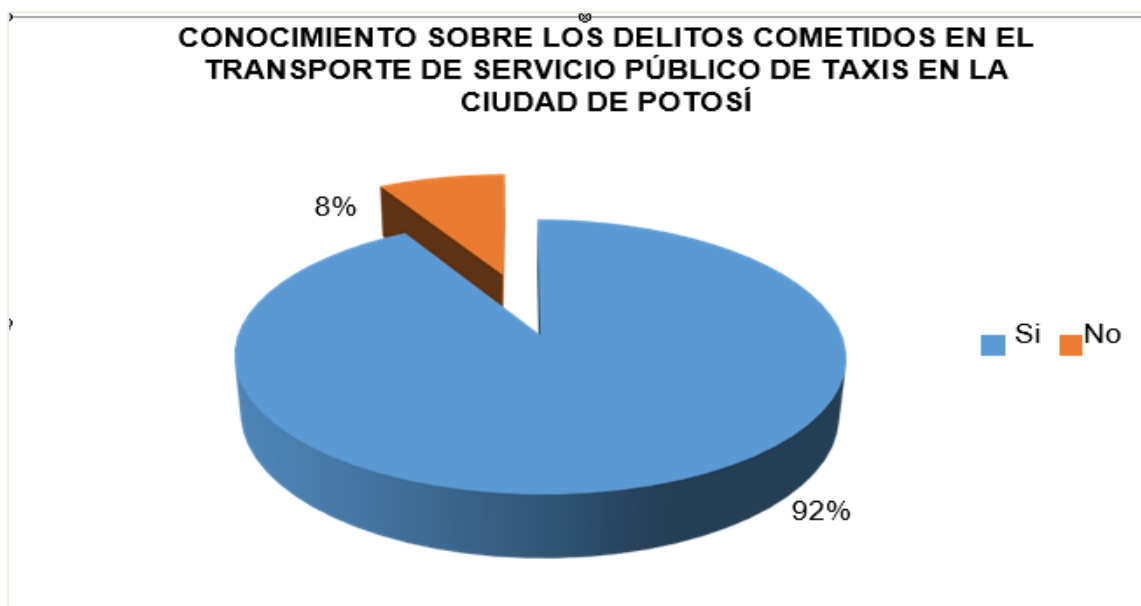
Sindicato de Taxistas Potosí. Utiliza el logotipo que está en el parabrisas del vehículo donde indica Sindicato de Taxistas Potosí, 4 franjas que están en las 4 puertas laterales y 2 redondeles que se encuentran en las puertas delanteras.

Asociación de Transporte Libre San Benito. Cada movilidad cuenta con un logotipo frontal, donde indica el nombre de la asociación, franjas laterales enumeradas.

Asociación de Transporte Libre 10 de Noviembre. Cada vehículo cuenta con identificación en el parabrisas, franjas laterales, logotipo de la institución en las puertas delanteras.

## Conocimiento del problema

Como se puede observar en el gráfico 2, del 100% (177 personas) de los encuestados, el 92% tienen conocimiento sobre la existencia de delitos cometidos en el transporte de servicio público de taxis y un 8% desconocen esta situación.



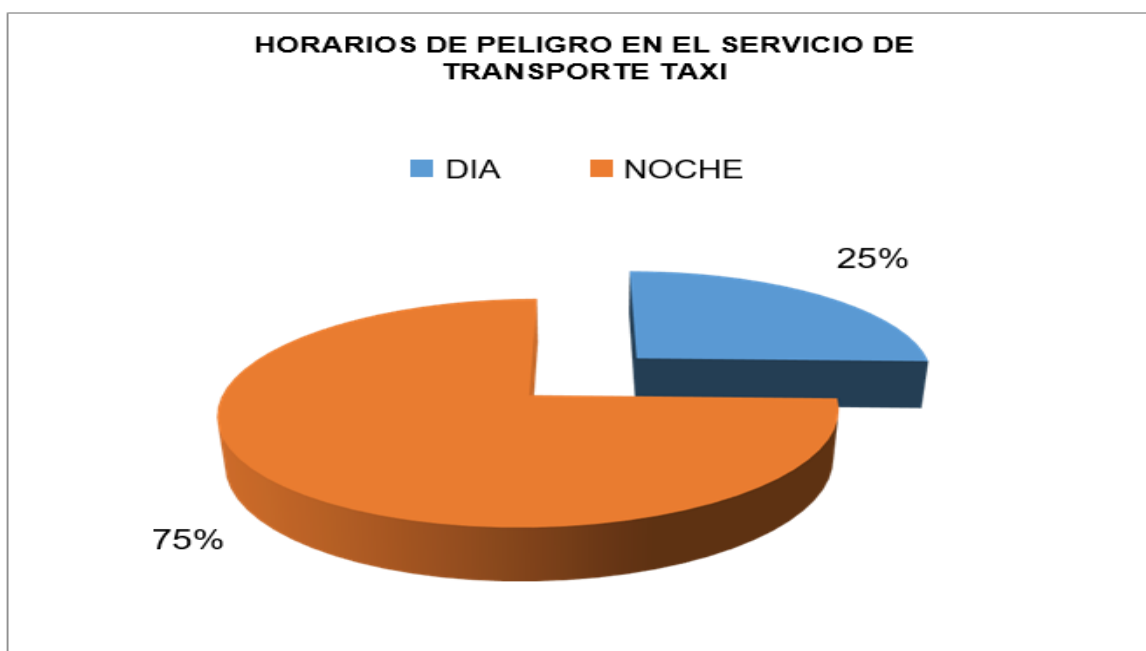
**Gráfico 2.** Conocimiento sobre la existencia de delitos cometidos en el transporte de servicio público de taxis en la ciudad de Potosí.

Realizado un análisis de los datos obtenidos, se pudo establecer sin lugar a equívocos que el transporte de servicio público de taxis en el Municipio de Potosí se ha constituido como uno de los medios de transporte altamente inseguros para los usuarios, ya que el modus operandi de algunos antisociales ha llegado a esta modalidad de transporte. Si no se aplica una solución adecuada y efectiva a este problema, el taxi será gradualmente el medio de transporte menos usado por la población, por la alta inseguridad que presenta. Esto generará consecuencias económicas, como desempleo para los taxistas, por ende, ante el crecimiento acelerado de la población, existe una marcada necesidad de seguridad en este medio de transporte.

### Horarios del peligro

#### *Cuestionario aplicado a los taxistas*

Se muestra en el gráfico 3, del 80% de los taxistas que sí conocían de la existencia de delitos en el servicio público de taxis, el 75% consideran que los delitos se cometen por la noche y el 25% consideran que los delitos se cometen por el día.



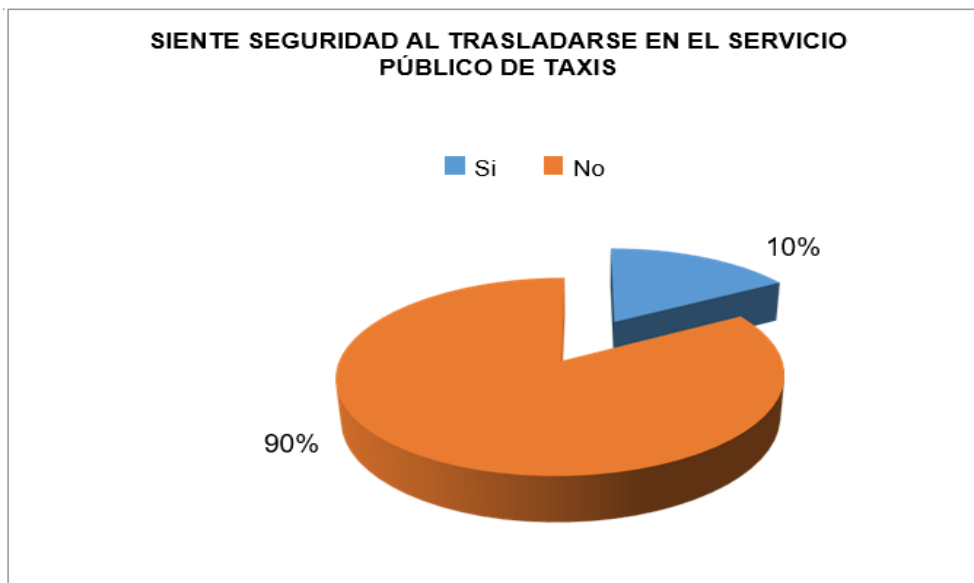
**Gráfico 3.** Horarios en el que se cometen la mayoría de los delitos en el servicio público de taxis.

De acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas, se determinó que en horarios nocturnos es constante la inseguridad, en relación a horarios diurnos. Debido a esta situación la población siente gran desconfianza para trasladarse de un lugar a otro, especialmente en horarios nocturnos. Sin embargo, esta desconfianza también se genera en los mismos taxistas ya que su servicio consiste en trasladar constantemente a personas desconocidas de un lugar a otro, por lo tanto están en constante peligro por la falta de mecanismos de prevención por parte de los mismos taxistas, la falta de control de la Policía Ciudadana y por otros factores. Un posible pronóstico de esta situación es que la inseguridad en horarios nocturnos continúe en crecimiento

## **Inseguridad**

### *Cuestionario a 177 personas de 18 a 50 años de edad*

Se muestra en el gráfico 4, que el 10% de los encuestados se sienten seguros y el 90% no se sienten seguros al trasladarse en el servicio público de taxis en la ciudad de Potosí. En base al vaciado de datos obtenidos en las encuestas, se estableció que la mayoría de los usuarios que utilizan esta modalidad de transporte no se sienten seguros porque tienen conocimiento de la comisión de hechos delictivos en el servicio público de taxis, porque han sido víctimas o testigos, por la falta de protección, la falta de control, la falta de identificación de los operadores, como de los vehículos etc. El no llegar a una solución adecuada provocaría demandas a necesidades insatisfechas por parte de los usuarios, generando efectos negativos para todos los taxistas en general. En consecuencia, los Sindicatos, Asociaciones y Cooperativas, tendrán que complementar u optar por otros mecanismos de mayor seguridad para los usuarios o en su caso tendrán que acogerse a disposiciones legales que permitan su vigencia, como Leyes Municipales, Reglamentos, etc.

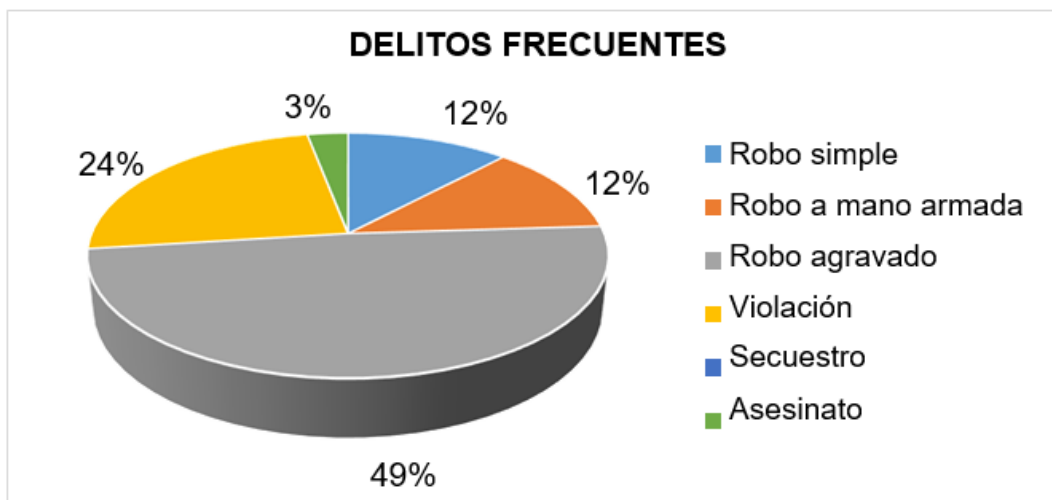


**Gráfico 4.** Siente seguridad al trasladarse en el servicio público de taxi.

## Delitos frecuentes

### *Cuestionario aplicado a taxistas*

Como se aprecia en el gráfico 5, del 80% de los taxistas que sí conocen de la existencia de delitos cometidos en el servicio público de taxis, el 49% consideran que es el robo agravado, el 24% consideran que son las violaciones, el 12% consideran que son los robos simples, el 12% consideran que es el robo a mano armada y finalmente el 3% consideran que son los asesinatos.



**Gráfico 5.** Delitos más frecuentes que se comenten.

Realizando un análisis de los datos obtenidos en las encuestas, se interpreta que el principal objetivo de los antisociales es el de apropiarse de bienes ajenos, para ello, emplean distintos medios como el robo agravado, que en general es planificado por dos o más personas, emplean el uso de armas blancas, armas de fuego, objetos contundentes, etc., otros simplemente emplean la fuerza, amenaza o engaño. En el caso de violaciones, son delitos cometidos empleando la fuerza o estado inconsciente de otra persona. Al consumarse estos delitos, se vulneran Derechos fundamentales de las personas reconocidos por los Convenios Internacionales, Constitución Política del Estado, etc., como el Derecho a la vida, a la integridad física, a la salud, a la libertad sexual, a la locomoción, a la protección de los bienes de las personas, etc.

### **Propuesta del anteproyecto de complementación al artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, para reducir la inseguridad en el transporte de servicio público de taxis en la ciudad de Potosí**

Para desarrollar la fundamentación jurídica, se han tomado en cuenta disposiciones legales como la Constitución Política del Estado, Ley General del Transporte, Ley Marco de Autonomías y Descentralización, Ley de Gobiernos Autónomos Municipales, Ley de Municipalidades, Código de Transito, Ley Municipal 015/2014, entre otras, las cuales hacen referencia a la investigación y que se emplearán para sustentar, elaborar y viabilizar la propuesta de acuerdo a las disposiciones legales vigentes en el Estado Plurinacional de Bolivia.

Estas disposiciones legales permiten que los Gobiernos Autónomos Municipales tengan facultades exclusivas para aprobar Leyes Municipales y Reglamentos en el ámbito de su jurisdicción y competencia, que deben ir dirigidas a garantizar la defensa de los usuarios, a regular el transporte público urbano en sus distintas modalidades, así como velar por el estricto cumplimiento de los mismos.

### ***Ley Municipal de Complementación al Artículo 9 de la Ley Municipal 015/2014, para reducir la Inseguridad en el Transporte de Servicio Público de Taxis en la ciudad de Potosí***

Está conformada por un título, el cual incluye cinco capítulos.

**Capítulo I.** Disposiciones generales, el mismo incluye las bases legales (artículo 1) y el ámbito de aplicación (artículo 2).

**Capítulo II.** Definiciones (artículo 3). Sindicato, asociación, cooperativa, tarjeta municipal de operación vehicular, TIC, caducidad y transporte público de taxi.

**Capítulo III.** Del servicio público de taxis. Son prestados por los afiliados a los Sindicatos, Asociaciones o Cooperativas para el transporte público de pasajeros de puerta a puerta (artículo 4). Incluye; la complementación de los incisos n, o, p, q, r, s



de los requisitos y la complementación de los incisos q, r, s, t, u, v de las prohibiciones.

**Capítulo IV.** Atribuciones del consejo de transporte municipal

**Capítulo V.** Disposiciones finales. Complementación (artículo 5), costos (artículo 6) y vigencia (artículo 7).

## CONCLUSIONES

Se concluye que el servicio de taxis, desde su origen, ha sido empleado como un medio de transporte de correos, posteriormente público de pasajeros. Con la proliferación de vehículos, los Estados empezaron a reglamentar este servicio a través del Derecho Administrativo, pero lamentablemente en algunos países, tal es el caso de Bolivia y concretamente en el Municipio de Potosí, ante el crecimiento acelerado del parque vehicular, no se ha podido reglamentar de manera eficiente este servicio, como si se lo ha hecho en otros países, como por ejemplo en Buenos Aires, en Colombia, Perú, etc., donde para ofrecer el servicio, las personas naturales o afiliados a una entidad jurídica deben cumplir estrictamente una serie de requisitos previamente. A lo largo de este estudio, se ha sustentado también que los Estados deben aprobar políticas públicas que vayan dirigidas a garantizar la seguridad ciudadana como una forma de prevención y a contrarrestar los delitos, así como a garantizar los derechos de los usuarios que requieren un determinado servicio, como es el servicio público de taxis.

Después de haber analizado e interpretado los datos recogidos a través de los diferentes instrumentos de recolección empleados como las encuestas aplicadas a 177 personas de 18 a 50 años de edad y 133 taxistas; entrevistas aplicadas a los presidentes del Consejo de Transporte Municipal, del Sindicato de Taxistas Potosí, de la Asociación San Benito y al ejecutivo de la Asociación 10 de Noviembre; revisión documental especializada en los Juzgados de Instrucción Cautelar 1°, 2°, 3°, 4° y 5° así como en la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen FELCC; aplicación de las guías de observación para verificar la identificación externa e interna de los vehículos y de los operadores, se concluye que el servicio público de taxis no ofrece garantías de seguridad. Se ha demostrado que el índice de delitos cometidos en el servicio público de taxis está en constante incremento así como el número de víctimas, que un porcentaje considerable de las denuncias quedan en la impunidad al no existir autor o autores plenamente identificados, que en horarios nocturnos es constante la inseguridad para los usuarios y también para los taxistas y que la mayor parte de los taxistas son libres o independientes, es decir, que no cuentan con ningún tipo de autorización legal para ofrecer el servicio.

Se ha sustentado jurídicamente en base a las disposiciones legales como la Constitución Política del Estado, Ley General del Transporte, Ley de los Gobiernos

Autónomos Municipales, Ley Marco de Autonomías y Descentralización que las autoridades competentes para regular el transporte público urbano son exclusivamente los Gobiernos Autónomos Municipales, con facultades para aprobar Leyes Municipales, Reglamentos, etc., en todas las modalidades de transporte público. Realizado el análisis minucioso de los parágrafos I y II de la Ley Municipal 015/2014, se concluye que la Ley Municipal vigente presenta deficiencias de fondo y limitaciones en cuanto a las atribuciones del Consejo de Transporte Municipal. Por este motivo, se considera que es necesario incorporar nuevos incisos con el objetivo de contar con una Ley Municipal íntegra que beneficie no sólo a los usuarios, sino también a esta modalidad de transporte, que favorezca al turismo y fortalezca la seguridad ciudadana, que permita contar con un sistema de transporte moderno, con adecuados mecanismos de seguridad, identificación general de todos los vehículos y operadores para garantizar los derechos de los usuarios.

### REFERENCIAS

- Cabanellas, G. (2006). Diccionario Jurídico Elemental. Perú: Heliasta
- Código de Tránsito, promulgada el 16 de febrero de 1973. La Paz. U.P.S. Editorial S.R.L.
- Constitución Política del Estado de Bolivia, promulgada el 7 de febrero de 2009
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, aprobada en la novena Conferencia Internacional Americana de 1948
- Declaración Universal de los Derechos Humanos, adoptada y proclamada por la Asamblea General en su resolución 217, A (III), de 10 de diciembre de 1948
- Gutiérrez, E. (2003). Derecho Administrativo y Derecho Administrativo al estilo mexicano. México: Porrúa Illich, I. (1974). Energía y Equidad. Barcelona: Barral
- Ley de Gobiernos Autónomos Municipales, de 9 enero de 2014. La Paz. U.P.S. Editorial S.R.L.
- Ley de Municipalidades, promulgada el 28 de octubre de 1999. La Paz. U.P.S. Editorial S.R.L.
- Ley General del Transporte, promulgada el 16 de agosto de 2011. La Paz. U.P.S. Editorial S.R.L.
- Ley Municipal N°015/2014. Reglamento de Transporte Urbano para la Ciudad de Potosí
- OEA, Organización de los Estados Americanos. (2009). Informe sobre Seguridad Ciudadana y Derechos Humanos. Estados Unidos
- Osorio, M. (2007). Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales. Buenos Aires: Heliasta
- Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966