

UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN - TACNA

Escuela de Posgrado

MAESTRÍA EN TECNOLOGÍA EDUCATIVA

RELACIÓN ENTRE LA ACTITUD DEL CHOFER Y COBRADOR
DE SERVICIO PÚBLICO URBANO Y EL TRATO QUE RECIBEN
LOS ESTUDIANTES DE SECUNDARIA DURANTE SU
TRANSPORTE EN EL DISTRITO ALTO DE LA
ALIANZA DE TACNA EN EL AÑO 2013

TESIS

PRESENTADA POR:

ELSA VIZCARRA CHAVEZ

Para optar el Grado Académico de:

MAESTRO EN CIENCIAS (*MAGISTER SCIENTIAE*)
CON MENCIÓN EN TECNOLOGÍA EDUCATIVA

TACNA - PERÚ

2018

UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN – TACNA


Escuela de Posgrado

Maestría en Tecnología Educativa

RELACIÓN ENTRE LA ACTITUD DEL CHOFER Y COBRADOR DE SERVICIO PÚBLICO URBANO Y EL TRATO QUE RECIBEN LOS ESTUDIANTES DE SECUNDARIA DURANTE SU TRANSPORTE EN EL DISTRITO ALTO DE LA ALIANZA DE TACNA EN EL AÑO 2013

Tesis sustentada y aprobada el 30 de diciembre del 2015; estando el jurado calificador integrado por:

PRESIDENTE:


.....
Dr. Oscar Jorge Panty Neyra

SECRETARIO:

.....
Dr. Oscar Cáceres Moscoso (+)

MIEMBRO:


.....
Mgr. Juan José Changlío Roas

ASESOR:


.....
Dr. Dionicio Milton Chávez Muñoz

AGRADECIMIENTOS

A la Divina Presencia de Dios en mí por ser mi Maestro Supremo, mi guía, mi luz, mi todo. A mis tres hijos por sus incondicionalidades hacia mí, por sus formas únicas de hacerme fuerte y feliz, por quienes se concretizan mis sueños.

A mis maestros, en especial al Dr. Milton Dionicio Chávez Muñoz, por ser ante todo un buen amigo, un excelente profesional y por ayudarme en la dirección de mi tesis.

A todas las personas, que gracias a su apoyo, conocimientos impartidos y experiencias compartidas en materia de trato por parte de conductores y cobradores hacia los escolares, ha sido posible ensamblar esta labor investigativa de tesis.

DEDICATORIA

A mis amados hijos Kenndy, Renzo y Giulianita, que son mis ángeles que me guían, me motivan a cumplir metas, son mi alegría y compañía permitiendo que todos los días valgan vivir en armonía. A mis pequeños y hermosos retoños Julito, Lussianita y Julietita, razones para seguir luchando día a día.

A la Luz de mi padre, quien siempre quiso que culminara lo iniciado. A mi madre Teresa que jamás deja de animarme y felicitarme por cada éxito logrado a pesar de la distancia. A los dos, porque siempre estuvieron para apoyarme. Pero sobre todo al Todo Poderoso Dios, nuestro Padre Celestial, por darme fortaleza para soportar mis debilidades, sabiduría para aprender de mis errores, por dejarme ser quien soy. A la luz de mi difunto esposo Julio Ángel por ser padre de mis queridos hijos y por estar siempre a mi lado aun cuando desencarnó.

CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS.....	iii
DEDICATORIA	iv
RESUMEN	xv
ABSTRACT.....	xvi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
1.1 Descripción del problema.....	5
1.2 Formulación del problema.....	8
1.3 Objetivos de la Investigación	8
1.3.1 General:	8
1.3.2 Específicos.....	9
1.4 Justificación e importancia del problema	9
1.5 Hipótesis de la Investigación.....	11
1.5.1 General	11
1.5.2 Específica	11
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	12
2.1 Antecedentes del estudio.....	12

2.2 Fundamentación o base teórica.....	49
2.3 Definición de términos	108
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	121
3.1. Diseño de la investigación	121
3.2. Población y muestra del estudio	121
3.3. Variables de estudio y operacionalización de variables.....	124
3.4. Recolección de datos.....	126
3.5. Procesamiento y análisis de datos.....	126
CAPÍTULO IV: RESULTADOS	128
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN.....	169
CONCLUSIONES	176
RECOMENDACIONES.....	178
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	181
ANEXOS.....	186

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según colegio de procedencia	128
Tabla 2. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según grado de instrucción	129
Tabla 3. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según edad.....	129
Tabla 4. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según sexo	130
Tabla 5. Actitud: Ven alumnos y se pasan de frente.....	130
Tabla 6. Actitud: Se hacen los apurados	131
Tabla 7. Actitud: Hablan con groserías	131
Tabla 8. Actitud: Están desaseados.....	132
Tabla 9. Actitud: Los transportistas jóvenes son más groseros	132
Tabla 10. Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual	133

Tabla 11. Los recogen o bajan del vehículo sin estacionarse completamente.....	134
Tabla 12. Los golpean al subir o bajar.....	134
Tabla 13. Los empujan al subir o bajar.....	135
Tabla 14. Los levantan del asiento.	135
Tabla 15. Les tiran las cosas (mochilas).....	136
Tabla 16. Les quitan sus cosas.....	136
Tabla 17. Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato físico del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.	137
Tabla 18. No les permiten ocupar un asiento.	138
Tabla 19. Les riñen al subir o bajar del bus.	138
Tabla 20. Les riñen para levantarse del bus.	139
Tabla 21. Les riñen para avanzar al fondo del bus.	139
Tabla 22. Les dicen malas palabras.	140
Tabla 23. Se burlan de los alumnos.....	140
Tabla 24. Dicen que por 0.20 ctvs., no deben ocupar un asiento.	141

Tabla 25. Dicen que siempre deben pagar con sencillo, de lo contrario, se quedan con el vuelto.....	141
Tabla 26. Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato verbal del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.	142
Tabla 27. Les tocan al subir o bajar del bus.	143
Tabla 28. Les miran el cuerpo con malicia.....	143
Tabla 29. Les lanzan piropos subidos de tono.....	144
Tabla 30. Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del Distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato sexual del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.	144
Tabla 31. Les insultan de cholito o serranito.....	145
Tabla 32. Les insultan por pagar poco.....	146
Tabla 33. No les dan el vuelto completo.	146
Tabla 34. Les dejan lejos del paradero.	147
Tabla 35. La gente no les defiende.....	147
Tabla 36. El bus no les recoge.....	148

Tabla 37. Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del Distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y discriminación del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.	148
Tabla 38 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la Actitud que percibe por parte de los transportistas	149
Tabla 39. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de maltrato corporal o físico que recibe cuando viaja en los microbuses.....	151
Tabla 40. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de maltrato verbal que recibe cuando viaja en los microbuses.....	153
Tabla 41. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de maltrato sexual que recibe cuando viaja en los microbuses.	155

Tabla 42. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de discriminación que recibe cuando viaja en los microbuses.....	157
Tabla 43 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato físico del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....	160
Tabla 44 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato verbal del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....	162
Tabla 45 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato sexual del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....	164
Tabla 46 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y discriminación del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....	166

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1: Se percibe que la actitud del chofer y del cobrador de servicio público en el distrito Alto de la Alianza de Tacna no es la más adecuada como se muestra en la tabla 38, es negativa en 70,4 %.....150
- Figura 2: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de maltrato corporal o físico que recibe cuando viaja en los microbuses.152
- Figura 3 Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de maltrato verbal que recibe cuando viaja en los microbuses.154
- Figura 4. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la

Alianza según la forma de maltrato sexual que recibe cuando viaja en los microbuses.156

Figura 5: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de discriminación que recibe cuando viaja en los microbuses.158

Figura 6. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato físico del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....161

Figura 7. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato verbal del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....163

Figura 8. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato sexual del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.....165

Figura 9. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y discriminación del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses167

RESUMEN

La presente labor investigativa relación entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito de Alto de la Alianza de Tacna en el año 2013, nos ha permitido valorar los resultados que los propios estudiantes han expresado a través de una encuesta escrita y anónima donde manifiestan haber sido víctimas de maltrato por parte de choferes y cobradores de las diferentes líneas o vehículos de transporte público urbano que utilizan para desplazarse a diario a sus II.EE., recibiendo trato humillante y abusivo, haciendo caso omiso a lo regulado por el Estado. El estudio ha profundizado el conocimiento sobre este problema que ocurre a diario a vista y paciencia de toda la sociedad. Nuestra recomendación principal se basa en propuestas al Gobierno Central para que lo dispuesto por la Ley N° 28683, que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público, sea modificado, así como el Ministerio de Educación incorpore contenidos relativos a educación vial y actitudes de convivencia ciudadana en la currícula escolar en todos sus niveles y en la formación de los docentes.

Palabras clave: transporte público estudiantes chofer

ABSTRACT

This research relationship between the attitude of the driver and conductor of urban public service and the treatment of secondary students during transport in the district of Alto de la Alianza de Tacna in 2013, work has allowed us to evaluate the results students have expressed themselves through a written and anonymous survey which claim to have been victims of abuse by drivers and conductors of different lines or urban public transport vehicles they use to navigate their daily Excise, receiving humiliating and abusive treatment, ignoring regulated by the state. The study has deepened the understanding of this problem occurring daily in full view of the whole society. Our main recommendation is based on proposals of the Central Government to the provisions of Law No. 28683 Act, which provides for preferential treatment for pregnant women, girls, children, the elderly, in places to the public, is amended, and the Ministry of Education incorporate content related to traffic education and attitudes of peaceful coexistence in school curricula at all levels and training of teachers.

Keywords: transport public students driver

INTRODUCCIÓN

La presente investigación, ha tomado en consideración los principios y las disposiciones de la Constitución Política del Perú, la Convención sobre los Derechos del Niño y demás convenios internacionales ratificados por el Perú; y sobre todo el conocimiento y su aplicación por nuestra sociedad, habida cuenta que la muy citada Ley N°27337 que aprueba el Código de los Niños y Adolescentes en su Art. IX del Título Preliminar, imprime respecto al Interés superior del niño y del adolescente: “En toda medida concerniente al niño y al adolescente que adopte el Estado a través de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, del Ministerio Público, los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y sus demás instituciones, así como en la acción de la sociedad, se considerará el Principio del Interés Superior del Niño y del Adolescente y el respeto a sus derechos”.

Ante la actitud de omisión de toda disposición en protección a las personas menores de edad en época de escolaridad por parte de los choferes y cobradores y de la ciudadanía, con el presente estudio, resultará necesario prevenir el abuso físico, psicológico y sexual, y todo

tipo de discriminación, que atente contra los estudiantes, así como promover el desarrollo de la convivencia y disciplina estudiantil democrática para desarrollar y fortalecer, entre todos los agentes educativos y la comunidad en general, actitudes, comportamientos y acciones de buen trato a los estudiantes.

Es de imperiosa necesidad fijar la atención en el problema del trato que se les dispensa a los estudiantes en el transporte de servicio público urbano. Los estudiantes que se desplazan diariamente a sus II. EE., utilizando este medio, se encuentran sujetos en muchas oportunidades al abuso físico, psicológico, sexual y todo tipo de discriminación, tal como ellos mismos dan a conocer, así como los diferentes medios de comunicación que a lo largo de la época escolar dan cuenta de los abusos que se cometen. Material que ha sido de especial utilidad para concretizar la investigación con la finalidad de hacer prevalecer los derechos que les asiste a este sector de la población.

El estudio ha profundizado el conocimiento sobre este problema que ocurre a diario a vista y paciencia de toda la sociedad. Para ello, se ha consignado relevancias técnica, social y educativa que gracias a los resultados de la presente investigación permitirá fundamentar propuestas al Gobierno Central, a través de la municipalidad, su

modificatoria de la Ley 28683, que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público, y su difusión tal como dicta la norma; de igual modo establecer programas de capacitación a transportistas urbanos y estudiantes del nivel secundario.

Los programas deben incluir educación a choferes y cobradores, haciéndoles ver que están colaborando con la educación de los alumnos de la región y del país. Por otro lado para dar a conocer de esta problemática a las instituciones competentes como derechos humanos, entre otras, para que tomen cartas en el asunto. Debemos tomar en consideración lo Social como relevancia, porque entre los agentes educativos se considera a la comunidad en general, y los transportistas que son parte de la comunidad les corresponde su parte y más aun cuando en sus manos está la responsabilidad de transportar una gran cantidad de alumnos a diario; se debe aprovechar esta realidad para incluir en el trato a los estudiantes aspectos educativos, y por último relevancia Educativa, con un nuevo arquetipo puesto en práctica por todos los peruanos.

En tal sentido, la educación vial en valores humanos debe formar parte no solo del contenido temático que se imparte a los estudiantes

en las instituciones educativas del país, sino de su formación. Es imperativo incidir en la creación de hábitos de prudencia y desarrollar actitudes defensivas con relación al tráfico, mantener un comportamiento adecuado como peatón, cobrador y chofer no solo en el uso de las vías públicas sino en fomentar actitudes de convivencia ciudadana al interior de las unidades de transporte público urbano. Para lo cual, creemos que el Ministerio de Educación debe incorporar contenidos relativos a educación vial y actitudes de convivencia ciudadana en el currículo escolar en todos sus niveles y en la formación de los docentes.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Resulta importante prevenir el abuso físico, psicológico y sexual, y todo tipo de discriminación, que atente contra los estudiantes, así como promover el desarrollo de la convivencia y disciplina estudiantil democrática para desarrollar y fortalecer, entre todos los agentes educativos y la comunidad en general, actitudes, comportamientos y acciones de buen trato a los estudiantes.

Es de imperiosa necesidad fijar la atención en el problema del trato que se les dispensa a los estudiantes en el transporte de servicio público urbano. Los estudiantes que se desplazan diariamente a sus II. EE., utilizando este medio, se encuentran sujetos al abuso físico, psicológico, sexual y todo tipo de discriminación. Es notorio, a lo largo del año escolar, los periódicos dan cuenta de los abusos que se cometen. Así es usual encontrar noticias como la siguiente: “El transporte público maltrata a los niños que pagan la tarifa escolar. Los conductores no se

detienen para que los pequeños aborden el vehículo, a veces no les dan cambio, les restringen el uso de los asientos y otros” (publicado en un diario de la capital boliviana, en abril 2005, extraído por internet).

Otro testimonio da cuenta del pensamiento de algunos conductores y de algunos escolares en la capital limeña, a través de internet:

“El conductor del micro 2, Wilmer Quispe, señaló que es problemático transportar a los niños, cumplimos con lo dispuesto, pero molestan a los pasajeros o ensucian el bus”.

“Varios niños consultados coincidieron en que el transporte público los ignora en las paradas y que no les permiten usar los asientos”, “Cuando nos sentamos, compartimos un lugar entre cuatro amigos, pero da miedo porque el cobrador nos riñe, porque pagamos menos y dicen que no tenemos derecho a asientos”, manifestó Martín Quispe (10) del Don Bosco.

Es más, conversando con algunos escolares que no quisieron dar su nombre señalan que cuando abordan un microbús, le indican que pasen al fondo cuando está ya lleno. En el conglomerado algunos indeseables se aprovechan para llevar a cabo actos contra el pudor principalmente con adolescentes.

Es evidente que este estado de cosas es producto de la confluencia de varios factores entre los que se puede mencionar a la escasa normatividad que existe referente al tema. La indiferencia de la autoridad local, regional, y hasta nacional. La falta de preparación de los choferes y cobradores, que no desempeñan su labor en forma correcta y presentan una actitud agresiva contra los estudiantes. Falta de difusión de los derechos del niño, niña y adolescente.

Se puede considerar que el principal factor que genera este maltrato es la actitud negativa de los choferes y cobradores de las empresas de transporte de servicio público urbano.

ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Luego de haber revisado la literatura en las escuelas de postgrado de la Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann y Privada de Tacna, así como del interior del país y de la misma capital del país, no se ha podido encontrar estudios que guarden similitud con el tema de mi labor de investigación. No obstante en INTERNET se ha logrado ubicar información periodística sobre el tema tanto en Bolivia, Chile, Ecuador, entre otros.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Qué relación existe entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna en el año 2013?

PREGUNTAS SECUNDARIAS:

- a) ¿Cómo es la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano en el distrito Alto de la Alianza de Tacna?
- b) ¿Cómo es el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 Objetivo general

Determinar la relación que existe entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna en el año 2013.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) Analizar la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano en el distrito Alto de la Alianza de Tacna.
- b) Analizar el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna.

1.4 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DEL PROBLEMA

El presente estudio es importante porque nos permite conocer la relación que existe entre la actitud del chofer y cobrador y el trato que reciben los estudiantes durante su transporte.

Es novedoso porque no se ha encontrado estudios vinculados de manera estrecha con nuestro tema investigativo.

Es vigente porque aun cuando el Gobierno central pretende mejorar la educación en nuestro país y la existencia de normativas como la Ley N°27337 que aprueba el Código del Niño y el Adolescente, que establece sus derechos, estos son vulnerados de manera constantes.

El problema de la violencia social es sumamente complejo. En la presente labor investigativa se aborda una de sus aristas que atenta

contra los derechos estudiantiles del nivel secundario, quienes son considerados como el futuro de nuestro país. Se ubica el problema en el maltrato que sufre el estudiante cuando hace uso del transporte de servicio público urbano.

El estudio persigue profundizar el conocimiento sobre este problema que ocurre a diario a vista y paciencia de toda la sociedad,

Con los resultados de la investigación puestos de relevancias técnicas, social y educativa se puede fundamentar la propuesta de exigir al Gobierno Central, la modificatoria de lo regulado en atención preferente a niños, niñas, entre otras personas; de igual modo establecer programas de capacitación a transportistas urbanos y estudiantes del nivel secundario. Los programas deben incluir educación a conductores y cobradores, haciéndoles ver que están colaborando con la educación de los alumnos de la región y del país. Por otro lado para dar a conocer de esta problemática a las instituciones competentes como derechos humanos, entre otras, para que tomen cartas en el asunto.

Por otro lado, debemos tener en cuenta que entre los agentes educativos se considera a la comunidad en general, y los transportistas que son parte de la comunidad les corresponde su parte y más aun cuando en sus manos está la responsabilidad de transportar una gran

masa de alumnos diariamente; se debe aprovechar esta realidad para incluir en el trato a los estudiantes aspectos educativos.

Conocido el problema respecto a la actitud de los choferes y cobradores, el estudio busca presentar una propuesta que permita superar sino es en todo, por lo menos en parte esta problemática.

1.5 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1 Hipótesis general

Existe una relación directa entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna, en el año 2013.

1.5.2 Hipótesis específicas

- a) La actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es negativa.

- b) El trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es poco adecuado por el chofer y cobrador de servicio público urbano.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

2.1.1. Trabajos de investigación:

Se ha determinado la existencia de varios trabajos relacionados con el control interno. También existen trabajos sobre gobierno o gestión empresarial. Por otro lado también existen trabajos sobre empresas de transportes.

Sin embargo, no existen trabajos relacionados al maltrato de conductores y cobradores de transporte de servicio público a estudiantes.

a) Ángel Simbaña Araujo, en su Tesis “TRANSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO SEGÚN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”, para optar el título de Abogado, hace referencia a la Ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 2011 en la ciudad de Quito - Ecuador, en su artículo 141, literal z, lo siguiente:

El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios. Sobre el particular, el autor indica; “Contravención que se ve es necesaria su aplicación, ya que todos en algún momento hemos sufrido este tipo de maltrato de parte de los conductores o de sus ayudantes. Es necesario tener en cuenta que el agente excepcionalmente podrá afirmar que fue testigo de este hecho, generalmente se entregará esta citación de tránsito a pedido del ofendido quien deberá entregar sus datos al agente y hacer constar estos en la boleta citatoria para poderlo ubicar en caso de ser necesaria su presencia en audiencia oral de impugnación de ser el caso. Es preciso tener claro el hecho de que la boleta de citación se la entregará al conductor del transporte público así haya sido el ayudante el que maltratare de obra al usuario”. (Pág.67)

(1.) Las contravenciones de tránsito se caracterizan por ser de tipo flagrante. Esto por cuanto, el agente de tránsito antes de emitir una citación la debió constatar por sí mismo, debe estar seguro del hecho contravencional cometido.

(2.) Las contravenciones de tránsito tienen un carácter preventivo.- Diremos que tienen el carácter de preventivo por cuanto su naturaleza es la prevenir un accidente de tránsito mayor, con graves consecuencias, por cuanto y partiendo del hecho que los accidentes de tránsito se producen por negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia a la ley y el reglamento, este hecho anterior al accidente podría configurarse como contravención de tránsito, y la ley lo que pretende es prevenirlos.

(3.) La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito fue creada por mandato constitucional, con el objetivo de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados capaces de asumir el control de tránsito y seguridad vial dentro de sus jurisdicción, asuman esta competencia exclusiva, para que la Policía Nacional del Ecuador se dedique exclusivamente a salvaguardar los derechos de todos los ciudadanos dentro de nuestras fronteras.

(4.) La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito es una institución novel, con menos de un año de experiencia en la labor de controlar y regular el transporte terrestre, el tránsito y la seguida vía en la capital, esto sumado a que Quito es una ciudad conflictiva en cuanto se refiere al tránsito vehicular, que inclusive aplica la medida restrictiva de

circulación llamada “pico y placa”, donde los Agentes de Tránsito de la AMT en su mayoría son personas jóvenes que no superan los 28 años de edad, tiene poca experiencia y conocimientos en la materia de tránsito y por ende aplicar su reglamento y desarrollar sus labores.

(5.) La contravención estipulada en el Art. 142 lit. a) LOTTTSV es la contravención más conflictiva en cuanto a la interpretación que hace el agente de tránsito al emitirla, y ya en la audiencia oral respectiva en la presentación de la prueba correspondiente, generalmente por falta de instrumentos técnicos. (6.) Por la falta de experiencia y conocimientos en la ley y reglamento de tránsito, los Agentes Civiles de tránsito, cometen errores en el procedimiento de entrega de citaciones de tránsito, o en las di referentes audiencia orales a las que tienen que asistir. Estos hechos vulneran la tutela judicial efectiva.

b). Enríquez Enríquez Luís Gustavo, en su tema de tesis “CAUSAS QUE GENERAN LOS ALTOS ÍNDICES DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TULCÁN Y SUS CONSECUENCIAS”, llega a la siguiente conclusión:

(1.) La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del 2008 incorporó grandes cambios en el tránsito y la seguridad vial, que tomo de sorpresa

a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito luego de 10 meses, el 3 de junio del 2009 publicado en el Registro Oficial suplemento No. 604, siendo legal su aplicación luego de 90 días de dictada la ley;

(2.) La Ley de Tránsito vigente, en cuanto a contravenciones se refiere dispone que se sancione con tres días de prisión únicamente a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, lo cual es positivo, por cuanto este tipo de infracciones de tránsito tienen el carácter de preventivo, para evitar accidente de tránsito; aunque el artículo 145 de la ley textualmente no faculta la detención del presunto contraventor, en la práctica su si se lo aprende. Las demás contravenciones se sancionan con multa y reducción de puntos en la licencia de conducir, ya no está en juego la libertad de los conductores; esta normativa jurídica guarda relación con la Constitución de la República que dispone que los jueces ordenen prisión por excepción y no por regla general.

(3.) La principal causa de la comisión de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán es la falta de cultura de circulación, así arrojan los resultados de la encuesta, cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen de los derechos de los demás.

(4.) Los conductores de automotores son muy confiados en las maniobras que ejecutan y piensan que ningún agente de tránsito les mira, entonces conducen de forma relajada con negligencia e irresponsabilidad, sin tomar en cuenta 15 que en todo momentos los conductores de vehículos son responsables absolutos de la conducción de los mismos, esta conducta genera violación a la Ley Orgánica de Tránsito, por lo que son citados por los agentes de tránsito.

(5.) La ley orgánica de Tránsito otorga poder a los agente de control de tránsito, especialmente en las contravenciones por cuanto está en sus manos citar o no a los conductores de vehículos ante la presencia de una contravención de tránsito, por lo que en cumplimiento de sus delicadas funciones deben cumplir su trabajo respetando la ley, sin abusar de su autoridad; ejemplificando tenemos que puede citar a quien no obedece sus órdenes, lo cual es muy subjetivo; así lo dispone el Art. 142 literal a) de la Ley de la materia.

(6.) La Ley Orgánica de Tránsito no permite juzgar a todos los contraventores por igual, nos referimos tanto a los conductores de vehículos que no han obtenido su licencia de conducir, a quienes no se puede reducir puntos por obvias razones, y lo más grave es que legalmente no se puede hacer nada y además continúan manejando automotores; y a los conductores extranjeros a quienes inclusive no es posible cobrar la multa impuesta por cuanto la ley faculta cancelar hasta diez días después de notificada la sentencia a los Organismos de tránsito, peor disminuir puntos en la licencia de conducir, la cual no fue otorgada en nuestro país. (Enriquez Enriquez, 2010) Pág. 135, 136 y 137 Debemos destacar de esta investigación que el autor afirma que las contravenciones de tránsito tienen un carácter de preventivo, sirven para evitar accidentes de tránsito, afirma también que las contravenciones de tránsito son cometidas por falta de cultura vial o cultura de circulación, que la negligencia e irresponsabilidad de los conductores al conducir sus automotores se ve reflejada con el alto índice de contravenciones de tránsito emitidas por los agentes. Trata también un punto muy interesante que es en relación a las contravenciones muy graves cometidas por los conductores extranjeros, asegurando que los órganos de administración de justicia nada pueden hacer para reducir puntos en la licencia de conducir y menos aún para cobrar las multas, a lo que

diremos que el mismo Art. 145 ultimo inciso LOTTTSV en lo relacionado a las excepciones de este artículo señala que el vehículo serpa retenido 7 días, y este no será devuelto hasta que se cancele el valor de la multa que serán mínimo dos remuneraciones básicas del trabajador en general aplicable en los literales c), f) y h).

2.1.2 Información periodística: noticias

a) El caso en: MÉXICO 19 JUNIO 2011

¡SÁLVESE QUIÉN PUEDA!

De la problemática de los escolares y el transporte público.

Son las 6 de la mañana de un día cualquiera, el tiempo apremia, los buses se llenan de gente intentando llegar asus trabajos, escuelas, colegios, universidades; los buses apenas se detienen, “sálvese quien pueda!”. Esta ha venido a ser la consigna al momento de subir o bajar de los buses de los cientos de niños entre 5 y 12 que utilizan el transporte público para desplazarse a sus respectivas escuelas. En esta odisea diaria se exponen no solamente a los peligros de la calle, sino que también a buses atiborrados de pasajeros, a los cuales logran subir no

sin un gran esfuerzo. Los maltratos por parte de conductores y cobradores son pan de todos los días.

Los buses no se detienen a recoger niños y esto se debe a que el pasaje de un niño es solo de 12 centavos y los 25 que paga un adulto representan un ingreso mucho mayor. Los choferes indican que al final del día deben entregar una cantidad de dinero impuesta por el propietario de la unidad y esto los presiona a brindar un servicio tan deplorable. Así mismo cobradores indican que reciben órdenes de no recoger niños, por esto solo los suben si sobra espacio. Debido a la implementación del “Pico y Placa” la afluencia de pasajeros en los buses ha aumentado dramáticamente, por citar un ejemplo, según Carlos Poveda, gerente del Trolebus, en el mismo se ha dado un incremento de entre 2000 y 3000 personas cada día, esto ha ocasionado una demanda para la que el transporte público no está preparado.

Los buses no se detienen por completo, y si lo hacen, arrancan con los grupos de niños apenas aferrándose a los tubos, colgando con más de la mitad del cuerpo aún fuera del bus. El número de accidentes de niños no se conoce porque no existe una clasificación para los mismos y tampoco sanciones para el maltrato infantil de este tipo. En ocasiones, si

los niños no pagan los 25 centavos que abusivamente les exigen los cobradores, los bajan...

<http://www.buenastareas.com/ensayos/S%C3%A1lvese-Qui%C3%A9n-Pueda-De-La-roblem%C3%A1tica/2439787.html>.



b) Diario “La Hora Nacional” de Ecuador: 5 set. 2013

Preocupación por movilidad estudiantil.

En el segundo de cuatro días de ingreso escalonado se multiplican las preocupaciones por respeto y cuidado a miles de niños y adolescentes que diariamente se movilizan en buses entre sus domicilios y planteles educativos. “En estos días hay gran cantidad de policías, incluso afuera del colegio. Verá usted que la próxima semana vamos como sardinas, en la puerta del bus o no nos cogen porque pagamos la mitad”, expresó Carolina J., estudiante de la Unidad Educativa Concejo Provincial, en el sur de Quito.

No es una queja aislada. Estudiantes, padres de familia y autoridades de la Escuela Fe y Alegría y Colegio San Gabriel, ambos en el sector de Solada, coincidieron en expresar su preocupación por el trato que reciben sus educandos por parte de los transportistas.

Testimonios:

“Le voy a decir la verdad, si no van con uno que sí exige respeto, los buseros no les quieren llevar porque dicen que no es negocio la media tarifa. Esto es insensible y debería controlarse. Otra cosa, que cuando son más pequeños piden que vayan en las faltas de adultos, esto tampoco debe permitirse”, expresó en tono de indignación Narcisa Columbo, madre de familia.

En respuesta a estas inquietudes, técnicos y funcionarios de la Secretaría de Movilidad aseveraron que durante todo este nuevo año lectivo, está previsto que unos 500 voluntarios continúen y replique las denominadas brigadas estudiantiles, que actualmente se ejecutan en 310 colegios.

Nuevos operativos:

Por ahora, autoridades locales y de tránsito afirman que para mañana, y especialmente para el viernes, cuando concluya el ingreso escalonado, se preparan nuevos operativos de control, cuyos detalles se

anunciarían en las próximas horas. Se estima que diariamente se movilizan 620 mil estudiantes.

A la espera de estas previsiones, ayer miles de estudiantes utilizaban unidades de transporte público que a primera hora y al mediodía intentaban trasladarse entre el sur y centro norte de Quito.

A las 06:55, cerca de Solanda, por ejemplo, Joaquín S. (12) comentó que “hay buseros mala gente, ven que uno quiere subir y a propósito aceleran, a veces tengo que ir escondido entre los mayores para poder subir y no se quejen por el medio pasaje.

http://issuu.com/la_hora/docs/quito20413

**c) En Perú mensaje de interés: medio pasaje (blog de Dennis)
texto publicado por un ciudadano:**

Como es sabido por muchos, el **medio pasaje** es un derecho que tienen alumnos universitarios. (...) Aprueban Ley que norma el derecho a pases libres y pasajes diferenciados cobrados por las empresas de transporte urbano e interurbano de pasajeros, imprimiendo de este modo la Ley N° 26271, que a la letra dice: “*EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA*

POR CUANTO: El Congreso Constituyente Democrático ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1o.- El derecho a pases libres y a pases diferenciados y el derecho a pases cobrados por las empresas de servicio de transporte de pasajeros del ámbito urbano e interurbano del país, sólo se aplicarán tratándose de: a) Miembros de la Policía Nacional y miembros del Cuerpo de Bomberos Voluntarios del Perú; b) Alumnos Universitarios y de Institutos Superiores Universitarios en profesión o carrera cuya duración no sea menor de seis semestres académicos; y c) Escolares.

Artículo 2o.- Los pases libres son aplicables a los miembros de la Policía Nacional. No se encuentran comprendidos el personal de Sanidad ni especialistas de la Policía Nacional.

Artículo 3o.- El precio del pasaje universitario, en el ámbito urbano o en el interurbano no podrá exceder de 50% del precio del pasaje adulto.

Artículo 4o.- El uso del pasaje universitario sólo procederá entre las 5.00 y las 24.00 horas, en días laborables. El pasaje escolar se registrará por lo dispuesto en el inciso b) del artículo 2o. del Decreto Supremo No. 115-90-PCM.

Artículo 5o.- El cobro del pasaje universitario se realizará previa presentación del respectivo carné universitario o de Instituto Superior.

Artículo 6o.- Toda unidad de Transporte público deberá exhibir la lista de las tarifas vigentes.

Artículo 7o.- La presente Ley entrará en vigencia a partir del 1o. de enero de 1994. Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación. JAIME YOSHIYAMA Presidente del Congreso Constituyente Democrático CARLOS TORRES Y TORRES LARA Primer Vicepresidente del Congreso Constituyente Democrático AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA POR TANTO: Mando se publique y cumpla. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treinta días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres. ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI Presidente Constitucional de la República ALFONSO BUSTAMANTE Y BUSTAMENTE Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales.(...)

Dennis Cohn Muroy [ADMINISTRADOR]".

<http://blog.pucp.edu.pe/item/4447/mensaje-de-interes-medio-pasaje>.

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/C7301AEF3E0AF75105257B5D006B53BE/\\$FILE/Ley_N%C2%BA_26271_Ley_que_norma_el_derecho_a_pases_libres.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/C7301AEF3E0AF75105257B5D006B53BE/$FILE/Ley_N%C2%BA_26271_Ley_que_norma_el_derecho_a_pases_libres.pdf).

“Martes 24 de abril del 2012 - 16:09

Multarán a cobradores de transporte público que llamen a viva voz a pasajeros, es el titular del noticiero para dar a conocer a la población con relación al transporte público urbano de pasajeros luego de lo regulado por la comuna limeña.

Lima. Los cobradores de transporte público **ya no podrán llamar a los pasajeros a viva voz**, según la ordenanza que regula la prestación de este servicio en Lima y que también prohíbe en los vehículos el uso de equipos de sonido, televisores y el comercio ambulatorio.

De acuerdo con esta norma del [Municipio de Lima](#) (ordenanza 1599), que entrará en vigencia en julio de este año, se deberá colocar en la parte delantera y en la zona lateral derecha del vehículo la ruta de origen y de destino para el conocimiento de los usuarios.

En caso el chofer o cobrador de la unidad sea sorprendido llamando a los pasajeros con el claxon y pregonando con gritos los

principales destinos del servicio, **incurrirá en una falta que será sancionada con una multa de S/. 365.00, monto equivalente al 10% de una UIT.**

Similar multa se aplicará cuando se detecte en la unidad de transporte público el uso de equipos de sonido o televisores, y en este caso, la empresa autorizada será responsable solidaria por esta infracción, se detalla en el dispositivo legal.

Los conductores y cobradores tampoco podrán fumar ni ingerir bebidas alcohólicas en el vehículo; y estarán **obligados a recoger a pasajeros con discapacidad, adultos mayores estudiantes universitarios y escolares, de lo contrario, se les multará con S/. 720.00.**

Por otra parte, se menciona en la norma que las empresas deberán dotar de uniformes completos a conductores y cobradores. **La multa por el incumplimiento de este último punto asciende a S/. 730.00 soles.**

Finalmente, el maltrato verbal o físico a los usuarios del servicio de transporte o a los peatones de la capital no está ajeno a esta regulación, pues incurrir en ello **implicará la aplicación de una multa de S/. 3,650 y la retención de la credencial de operación del servicio.**

<http://peru.com/2012/04/24/actualidad/mi-ciudad/multaran-cobradores-transporte-publico-que-llamen-viva-voz-pasajeros-noticia-60462>.

Lima, el Consejo Consultivo de Niños, Niñas y Adolescentes(**CCONNA**), **es una instancia consultiva de la Dirección General de Niñas, Niños y Adolescentes**, instituida con la finalidad que las personas menores de edad participen y expresen ante las autoridades tanto de su localidad y a nivel nacional sus opiniones con relación a sus derechos.

En esta oportunidad, reunidos con la Alcaldesa de la municipalidad provincial de Lima, niños, niñas y adolescentes del CONNA dan ideas sobre transporte limeño. *Publicado: 10 de agosto del 2012*

En Lima, todos los días hay caos por el tráfico. Choferes y cobradores recogen pasajeros donde quieren, **maltratan a los escolares y cobran lo que les da la gana.**

Ante esto, no adultos del **Consejo Consultivo de Niñas, Niños y Adolescentes de Lima Metropolitana – CCONNA**, dieron propuestas a la alcaldesa de Lima, **Susana Villarán**, para que la **reforma del transporte en la capital sea un éxito.**

¡Conoce sus propuestas en el siguiente reportaje!

Educación, respeto a los escolares y seguridad en el transporte público fueron los temas que planteó el Consejo Consultivo de Niñas, niños y adolescentes de Lima a la Alcaldesa Susana Villarán.



Foto Municipalidad de Lima

¿Cuántas veces los choferes de buses, combis o couster nos han choteado y se pasan de largo cuando hemos querido subir? ¿Cuántas veces nos han cobrado más dinero por el pasaje escolar? ¿Cuántas veces el volumen alto de la radio en las combis no nos ha dejado estudiar o pensar tranquilos?

Pues eso está a punto de acabar. Y es que, ayer los miembros del **Consejo Consultivo de Niñas, Niños y Adolescentes (CONNA) de Lima Metropolitana acompañados por decenas de no adultos de otras organizaciones presentaron sus propuestas para mejorar el**

transporte en la capital. Así se busca que los transportistas de una vez nos respeten.



Entre las principales propuestas está la de educar en serio a choferes y cobradores para que no nos dejen esperando horas en el paradero solo por llevar uniforme escolar. Además para que cobren lo justo, lo que nos toca pagar como escolares.

Y también proponen regular el uso de la radio en los carros. Una propuesta que ya aplica la Municipalidad y que obliga a los choferes a no poner música o programas radiales en sus vehículos. “**Los escolares muchas veces aprovechan los viajes para leer o estudiar, y no pueden concentrarse debido al alto volumen con que el chofer escucha música**”, dijo la alcaldesa Susana Villarán.

Todas estas propuestas serán debatidas por la Municipalidad para que los transportistas garanticen que se respeten todos nuestros derechos.

Pero así como es bueno exigir que se respeten nuestros derechos, también hay deberes que cumplir. **Respetar las normas de tránsito, cruzar las calles por las zonas indicadas, respetar los semáforos y tomar los buses, couster y combis en paraderos correctos es importante para contribuir que el transporte en la capital mejore.**

<http://napa.com.pe/tag/transporte-publico/>

Por su parte, la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima exige a los transportistas que aprueben cada año un curso de educación vial, habiéndose capacitado a 626 346 choferes y cobradores del servicio de transporte urbano (urbano regular, taxi, escolar, personal y turístico). Asimismo, durante el año 2006 se ha capacitado a 1095 alumnos del nivel secundario de colegios de las jurisdicciones del Cercado de Lima y la Victoria en “Talleres de Educación Vial y Ambiental”, los cuales buscan generar conductas responsables como usuarios, peatones y potenciales conductores del servicio de transporte.

Por otro lado, no existe en el ámbito nacional un formato único de curso de educación vial que deban aprobar los operadores del servicio de transporte terrestre. Si bien se cuenta con un conjunto de temarios generales, cada entidad encargada de dictar el curso establece las prioridades de éste y el tiempo en que se dicta cada uno de los módulos.

http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf

MOQUEGUA, ante la indiferencia de las autoridades, los fiscales escolares han tomado la decisión de expresar sus derechos a través de una campaña en las unidades de transporte público, el cual reproducimos:

“viernes, 31 de mayo de 2013

[FISCALES ESCOLARES EXIGEN BUEN TRATO EN TRANSPORTE PÚBLICO](#)

8:29 | Publicado por Producciones Moquegua Noticias 2013 | |

Adolescentes lideran campaña a favor del buen trato.



Fiscales Escolares entregan
material informativo

Un aproximado de 40 miembros de las fiscalías escolares de diversas Instituciones Educativas participaron de la campaña a favor del buen trato a niños y adolescentes en las unidades de transporte público, actividad promovida por el Fiscal Provincial la Fiscalía de Prevención del Delito de Mariscal Nieto, Dr, Manuel Bernedo Danz.

Durante la campaña, desarrollada en las inmediaciones de los paraderos de la Avenida Balta y el Intercambio vial, los escolares se entrevistaron con los conductores y cobradores de las unidades de transporte público a fin de exigirles un buen trato al interior de las unidades y no ser obviados en los paraderos.



Fiscales Escolares de la IE San Antonio con el Prof. Fernando Tala responsable de alumnos

“Muchas veces llegamos tarde porque simplemente el conductor no nos quiso recoger, muchas veces sufrimos maltrato por parte de los cobradores, quienes nos arrinconan o nos miran mal cuando pagamos los 0.30 céntimos de pasaje, expresaron los escolares”.

Por otro lado, un hecho anecdótico sucedió durante la campaña con el conductor de la Unidad de placa Z2N 434, Fidel Fausto Santos Chambilla, de la empresa Interoceánica SRL que brinda servicios hacia el Centro Poblado de San Antonio, quien en presencia del Fiscal maltrató a los escolares que repartían material informativo y pegaban stikers en las combis, por ello el magistrado solicitó la intervención de la policía de tránsito.



Pegado de stickers en vehículos
de transporte público

Finalmente, la mayoría de conductores y cobradores acogieron la campaña y se mostraron a favor de brindar un mejor trato a los escolares. El Fiscal Manuel Bernedo, lideró personalmente la campaña y exhortó a los conductores a recoger a los escolares en los paraderos, “ya que por sobre todas las normas existe el interés superior de los menores.

<http://moqueguano.blogspot.com/2013/05/fiscales-escolares-exigen-buen-trato-en.html>

Arequipa RPP noticias

Arequipa: reportan más de 2 mil denuncias por maltrato de conductores

Domingo, 29 de Junio 2014 | 11:31 am.

Más de dos mil denuncias por el maltrato a los pasajeros por parte de los malos conductores y cobradores del transporte público, recibió en

lo que va del año la Municipalidad Provincial de [Arequipa](#), iniciándose el proceso sancionador contra las empresas a las que pertenecen las unidades.

Marcos Hinojosa, gerente de transportes de la municipalidad de Arequipa, informó que con el objetivo de lograr un cambio de actitud en los conductores y cobradores se programan las campañas de sensibilización a cargo de los inspectores municipales, pese a la resistencia de algunos choferes que se ponen insolentes.

El funcionario hizo un llamado a los usuarios a seguir denunciando ante la Gerencia de Transportes de la Municipalidad de Arequipa el mal servicio que prestan algunas empresas de transporte urbano de pasajeros.

http://www.rpp.com.pe/2014-06-29-arequipa-reportan-mas-de-2-mil-denuncias-por-maltrato-de-conductores-noticia_703959.html

d) Con fecha 10 de setiembre 2010 en Tacna

Ante los constantes reclamos por parte de las personas menores de edad que día a día acuden a sus centros escolares por medio de las diferentes unidades vehiculares de transporte urbano público, el pasado 10 de setiembre 2010, la población tacneña protagonizada por

estudiantes de los niveles primaria y secundaria de diversas instituciones educativas protestaron en las principales calles de la ciudad respecto a los abusos que vienen sufriendo por parte de los conductores y cobradores.

Una gran marcha de sensibilización. Realizaron hoy cientos de escolares en protesta por los continuos maltratos que sufren por parte de chóferes y cobradores del transporte público. La marcha, que se inició en la Plaza de la Mujer, recorrió el centro de la ciudad, donde con pancartas en mano y arengas los escolares hicieron sentir su voz de protesta, por los continuos maltratos y vejaciones que sufren por parte de chóferes y cobradores en los buses del transporte público. Son constantes las denuncias que se realiza en contra de estos sujetos, por el abuso que cometen en contra de los escolares, vejaciones como, maltratos verbales, empujones, no trasladarlo hasta sus centros de estudios y viceversa, no respetar el pasaje escolar no dándoles su vuelto entre otros.

El último caso que causó la indignación de la población ocurrió con la niña Michel Coaquira de 9 años alumna de la IE Carlos Armando Laura, quien perdió el pie derecho luego de ser atropellada por un bus de la ruta 8 cuando se dirigía a su centro de estudio; luego que el chofer

echara a andar el vehículo sin que la menor haya terminado de descender totalmente del mismo. Al respecto, la alcaldesa escolar Josmara Figueroa declaró que esta marcha ha sido un éxito, y que con esta medida se busca sensibilizar a las autoridades y más aun a los chóferes y cobradores para que modifiquen su comportamiento; indicó también que propondrá la carnetización de los escolares para que sea respetado el pasaje escolar. En esta marcha de sensibilización participaron 10 instituciones educativas de la localidad convocando a cientos de estudiantes, que concluyó con un pronunciamiento en la Plaza América.

Sobre el particular, ha transcurrido cerca de cinco años del accidente de la menor Michel, de la marcha de sensibilización y la propuesta de la alcaldesa escolar Josmara Figueroa, de “carnetizar” a los escolares para que se respete el pasaje escolar fue caso omiso por parte de las autoridades. Igualmente, con esa medida se lograría sensibilizar a las autoridades, sobre todo a los choferes y cobradores para que corrijan su comportamiento. Todo ello materializándose en pronunciamiento que parece haber quedado en el archivo de nuestras autoridades.

<http://enlacenacional.com/2010/09/24/escolares-hacen-marcha-de-sensibilizacion-contra-maltrato-de-choferes-y-cobradores-en-tacna/>

Y Radio Uno de Tacna.

e) Indignación: Maltrato a los escolares por parte de los microbuses

Publicado en '[Actualidad Nacional](#)' por [E.Gutierrez](#), 1 Mar 2011

Creo que este es un tema conocido por casi todos nosotros, ya que en algún momento hemos sido estudiantes, y hemos padecido o mirado lo mal que la pasan los escolares en los microbuses.

Muchas veces los he visto en los paraderos a estos jóvenes estudiantes y estos han sufrido por los continuos maltratos y vejaciones que sufren por parte de chóferes y cobradores en los buses del transporte público (...).

Es por eso que espero que la gente se concientice, sensibilice y denuncie este tipo de casos para no permitir más abusos de esta gentuza.

Lo pueden hacer a la DEMUNAH, DEFENSORÍA DEL PUEBLO y organizaciones afines para que de una buena vez se respete la integridad de estas personas que serán el futuro de nuestra nación.

<http://www.forosperu.net/temas/indignacion-maltrato-a-los-escolares-por-parte-de-los-microbuses.179701/>

Al respecto se tuvo los siguientes comentarios por parte del público en general:

“y eso no es nada, mi compañera de trabajo me conto que a su hermanito bueno en ese tiempo tenía 10 años (ahora 21) un cobrador lo hizo bajar pero lo empujo en plena marcha, él se rompió el brazo y hasta ahora ah quedado con secuelas, no puede estirar todo el brazo por completo, la verdad es una lástima que gente ignorante, maneje y cobre, casi me mecho con los cobradores porque estos estafan a algunos escolares cobrándole de más”. [unfriendly666](#), 1 Mar 2011.

“Yo estudié en Trilce y como allí no se usa uniforme, los cobradores no respetaban mi derecho al pasaje escolar. Y yo pagaba 80 y no 50”. [Brayan](#) 05 marzo 2011

“lo peor del transporte público es cuando el pasajero tiene que bajar y el chofer está haciendo carrera y te quiere bajar a la volada siempre dice "baja pie derecho" yo me pregunto y si alguien se rompe la cabeza o pisa mal ese 1 sol que ese cobrador miserable va a ganar de más vale la vida de una persona?. pienso que eso ya debería clasificarse como intento de asesinato puesto que esta exponiendo a las personas a un accidente”. [thepunisher1986](#), 1 Mar 2011.

“Ellos creen que por que solo pagan 50 céntimos tienen el derecho a maltratarte, cuando estaba en el colegio si le reclamabas algo decían "por 50 céntimos que pagas", a veces los quería parar y se iban de largo, o si no te mandan bien al fondo, si quieres pagar por ejemplo con 5 soles también se molestan, porquedecían por 50 céntimos me das 5 soles y se ponían a hablar”. [Mónika](#)3 marzo 2011.

“En lo personal deseo con muchas ansias que desaparezca este tipo de transporte como las coaster, combis y toda esa chatarra que aún circula por lima, para ser reemplazado por un sistema moderno de transporte” yorel2202 1 marzo 2011.

“la única manera de evitar estos abusos, es que las autoridades incorporen a sus reglamentos y autorizaciones y licencias una causal para anularles de forma automática la licencia y así se les llama al orden y de paso se reduce el parque automotor” cárdenas 20034 1 marzo 2011.

(...)“Ya es sabido que el 90% de las combis y micros tienen montón de papeletas por sus negligencias en el tránsito y siguen circulando impunemente, ¿hasta cuándo?” Nandy Noceda 1 mar 2011.

“Tienes mucha razón por que al manejar uno no solamente esta exponiendo su vida esta llevando la vida de muchas personas y eso es una alta responsabilidad debería duplicárseles las sanciones para que de una vez entiendan pero eso solo va a ocurrir cuando se decidan las autoridades y pongan mano firme. Cada vez que se quiere modificar el reglamento los transportistas hacen su paro y entre los pedidos esta la amnistía de las papeletas. En cuanto a los 50 céntimos de los escolares eso es un derecho que tienen asi dice la ley, aunque parece que los choferes no saben el reglamento de tránsito me pregunto cómo obtuvieron su licencia de conducir?” thepunisher 1986, 1 mar 2011.

2.1.3. Disposiciones que regulan el Ministerio de Educación y las municipalidades

a) Establecen horario de vigencia del pasaje escolar

Ministerio de Educación exhorta a los transportistas a respetar los derechos de miles de escolares.



El Ministerio de Educación dio a conocer hoy los nuevos horarios que regirán para el pasaje escolar en las unidades de transporte público. Según lo dispuesto, se extiende el horario del pasaje para favorecer no solo a los alumnos de la Educación Básica Regular (Inicial, Primaria y Secundaria) y Educación Especial, sino también a los estudiantes de Educación Básica Alternativa y Educación de Adultos, es decir, aquellos que cursan estudios en horario nocturnos y fines de semana.

Para los alumnos de las Instituciones Educativas de la Educación Básica Regular y Educación Especial el horario de vigencia del pasaje escolar será de lunes a viernes, entre las 06:00 y las 08:30 horas, las 12:00 y 15:30 horas y entre las 17:30 y 20:00 horas. Es necesario recordar que la norma anterior, que data de 1990, establecía que los horarios del pasaje escolar regían entre las 06:00 y 08:30 horas, las

11:30 y 14:00 horas, y entre las 17:30 y 19:30 horas. El Ministerio de Educación precisa que los horarios indicados rigen desde el momento en que el estudiante hace uso del servicio de transporte público y anuncia que adoptará las acciones necesarias para velar por el cumplimiento de las disposiciones sobre el transporte escolar. En el caso de los estudiantes de la Educación Básica Alternativa y Educación de Adultos, los horarios rigen de lunes a domingo, entre las 06:30 y las 23:30 horas.

Tales disposiciones sobre el pasaje escolar están contempladas en el Decreto Supremo N°015-2006-ED, publicado hoy en el diario oficial El Peruano. Dicho dispositivo también precisa que las Direcciones Regionales de Educación, en coordinación con los gobiernos regionales, determinarán los horarios de vigencia del pasaje escolar, de acuerdo a las características geográficas, ecológicas, económico – productivas y socio-culturales de sus respectivas jurisdicciones.

b) Ordenanza N°1599, de fecha 17 de abril del 2012 que regula la prestación del servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana 2012.

El Gobierno Local de Lima Metropolitana, en vista de los constantes abusos por parte de los conductores y cobradores de los vehículos que

prestan servicio de transporte público, ha emitido la presente Ordenanza con la finalidad de ordenar este sector que aqueja a la muchedumbre de usuarios, sobre todo a los escolares, que día a día vienen utilizando este medio para trasladarse a sus centros de estudios; sin embargo, veamos:

Art. 54, literal f), indica: Colocar el o los teléfono de la empresa autorizada y los que señale la GTU, en la parte interna y externa del vehículo, para atender quejas, reclamos o denuncias de los usuarios.

Asimismo, su Art. 54.4 imprime “Reservar y señalizar como mínimo los dos (2) asientos más cercanos a la puerta de acceso delantera del vehículo para uso preferente de las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes y mujeres con bebés en brazos.



<https://www.google.com.pe/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=asiento%20reservado>

Como podemos observar, aun cuando existe una normativa donde prevalece el Interés Superior del Niño, Niña y el Adolescente; asimismo,

donde establece que las personas menores de edad son sujetos de derecho; asimismo existe la Ley N°28683 que modifica la Ley N°27408, que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público.

Sin embargo, el Art. 54.4 de la citada norma municipal evidencia que al igual que un adulto, niñas, niños y adolescentes al interior de un vehículo de transporte urbano de pasajeros cumplirán este dispositivo, es decir serán ellos quienes viajen de pie por ceder el asiento a un adulto, tal como lo vienen haciendo, muchas veces por recomendaciones de “urbanidad” en las instituciones educativas donde indican que “ceder el asiento a un adulto es educación”.

Ante esta omisión las autoridades involucradas y la ciudadanía en general ni siquiera dan estricto cumplimiento a la Ley N° 28683 que modifica la Ley N° 27408, que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público. Asimismo, los stickers publicitarios al interior de los diferentes vehículos de transporte público urbano de pasajeros a nivel nacional que vienen omitiendo la atención para los niños y niñas.



shutterstock - 167968721

Asimismo en su Art. 56 de las obligaciones, numerales 7: *No agredir física o verbalmente a los inspectores municipales de transporte y a los efectivos policiales.*

Evidencia meridiana que las personas menores de edad son ignoradas por las autoridades encargadas, cuando están para velar por su bienestar. Consideramos que a partir de la presente labor investigativa, pueda introducirse un artículo o reemplazar el Art. 56 con el siguiente texto: **Prohibido agredir física o verbalmente a los niños, niñas y adolescente, en aplicación a la Ley N°27337 que aprueba el Código del Niño y el Adolescente.**

14: Brindar el servicio y embarcar personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes universitarios y escolares.

Art. 57, numeral 9: Capacitar gratuitamente a todo su personal de conductores y/o cobradores, haciéndolos participar en un Curso de Educación Vial y Comportamiento en el Servicio, debiendo dar cuenta a la GTU de la ejecución y resultado del mismo. Para este fin, la GTU, otorgará las autorizaciones para el dictado del curso a las instituciones o centros de estudio superior que lo requieran.

La presente norma establece en el marco de las condiciones operacionales básicas consigna en cuanto al servicio, al conductor, y al

vehículo, no así para los cobradores, quienes en su mayoría incurrir en faltas en agravio de los escolares.

Dentro de las sanciones para los conductores, la presente norma establece:

Código: N35, calificado como Grave, por No colocar en la parte interna del vehículo el o los números de teléfono de la empresa autorizada y los que señale la GTU para atender denuncias de los usuarios 20% UIT de sanción o multa.

N64 Por maltratar verbal o físicamente a los usuarios del vehículo o a los peatones. Muy Grave y retención de la credencial. 1 UIT y suspensión de la credencial por 10 Días.

N70 Por Negarse a recoger personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes, niñas o niños teniendo capacidad en el vehículo. Grave. 0% UIT y suspensión de la credencial por 2 días.

www.munlima.gob.pe/convocatorias.../447495339-ordenanza-n-1599

C) Resolución Directoral municipal N°081-01-MML/DMTU

La municipalidad de Lima Metropolitana, en cumplimiento de la Ley N°N°28683 y la Ley N°27050, a fin de que los vehículos de transporte

público reserven asientos preferenciales cercanos y accesibles para el uso de personas con discapacidad, dispone y difunde a través de stikeres publicitarios y colocados al interior de los vehículos de transporte público urbano de pasajeros en Lima, el mismo que ha trascendido a nivel nacional, tal como podemos apreciar la imagen:



Estando clara la Ley que establece en su Art. 45, reservar asientos preferenciales para personas con discapacidad y el artículo único de la ley N°28683 establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público. Sin embargo, por ejemplo, encontramos disposiciones como el que emite la municipalidad metropolitana de Lima la Resolución Directoral Municipal N°081-01-MML/DMTU, con el siguiente texto:

“Los asientos reservados son dirigidos para uso preferencial de:

- *Personas con Discapacidad*
- *Mujeres Embarazadas y/o con niños en brazos*
- *Ancianos”*

Tal como podemos apreciar las imágenes que muestra uno de los vehículos de transporte público urbano de pasajeros. De igual manera estos diseños se han difundido por todo el país, sin que se cumpla la atención preferente en reservar asientos para los niños y niñas en estos vehículos.

http://www.minedu.gob.pe/files/266_201109141525.pdf
<http://www.inclusion-ia.org/espa%F1ol/Norm/RDM081-01-MML-DMTU.htm>
<https://reconocetusderechos.wordpress.com/2011/09/21/el-asiento-reservado/>

2.2. FUNDAMENTACIÓN O BASE TEÓRICA

2.2.1. Actitud del transportista

¿Qué se entiende por actitud del transportista?

Actitudes de los conductores y cobradores de transporte de servicio público urbano.

La actitud:

La actitud es una de las variables más estudiadas en la última década.

“El estadounidense Gordon Allport definió la actitud como un estado de disposición nerviosa y mental, organizado mediante la experiencia, que ejerce un influjo dinámico y orientador sobre las respuestas que un individuo da a todos los objetos y situaciones con los que guarda relación”.

<http://actitudessociales.blogspot.com/>

Así pues, se puede considerar a la actitud como una forma de reacción social que impulsa y orienta la acción hacia determinados objetivos y metas.

Una actitud es una forma de respuesta, a alguien o algo aprendida y relativamente permanente. El término “actitud” ha sido definido como “reacción afectiva positiva o negativa hacia un objeto o proposición abstracto o concreto denotado”. Las actitudes son aprendidas, tienden a permanecer bastante estables con el tiempo. Estas son dirigidas siempre hacia un objeto o idea particular.

Las actitudes se componen de 3 elementos: lo que piensa (componente cognitivo), lo que siente (componente emocional) y su

tendencia a manifestar los pensamientos y emociones (componente conductual).

Las emociones están relacionadas con las actitudes de una persona frente a determinada situación, cosa o persona. Se entiende por actitud una tendencia, disposición o inclinación para actuar en determinada manera. Todos tienen determinadas “actitudes” ante los objetos que se conocen y forman actitudes nuevas. Se puede experimentar sentimientos positivos o negativos hasta los alimentos congelados, las personas, partidos políticos, etc.

Una vez formada la actitud, es muy difícil que se modifique, ello depende en gran medida del hecho de que muchas creencias, convicciones y juicios se remiten a la familia de origen. Las actitudes pueden haberse formado desde los primeros años de vida y haberse reforzado después. Otras actitudes se aprenden de la sociedad, como es el caso de la actitud negativamente el robo y el homicidio; por último otros dependen directamente del individuo.

Pese a todo, hay veces que las actitudes pueden modificarse, lo cual obedece a diversos motivos. Por ejemplo, una persona puede cambiar de grupo social y asimilar las actitudes de éste.

Teorías de la actitud

Existen diversas teorías que tratan de explicar cómo se aprenden o se forman las actitudes.

La teoría del aprendizaje

Según esta teoría, se aprende las actitudes del mismo modo en que se aprende todo lo demás. Al aprender la información nueva, se aprende los sentimientos, los pensamientos y las acciones que están en relación con ella. En la medida en que el ser humano sea recompensado (reforzado) por ellas, el aprendizaje perdurará.

Estas teorías del aprendizaje conciben a las personas como seres primariamente pasivos, cuyo aprendizaje “depende del número y de la fuerza de los elementos positivos y negativos previamente aprendidos”.

Teoría de la consistencia cognitiva

Según esta teoría de la consistencia cognitiva la incoherencia entre dos estados de conciencia hace que las personas se sientan incómodas. En consecuencia, cambian o bien sus pensamientos o bien sus acciones con tal de ser coherentes, concibe la formación de una actitud como producto de un conflicto.

Teoría de la disonancia cognitiva

Festinger sostiene que siempre que se tiene dos ideas, actitudes u opiniones que se contradicen, se está en un estado de disonancia cognitiva o desacuerdo. Esto hace que se sientan incómodos psicológicamente y por eso se ha de hacer algo para disminuir esta disonancia.

Otras situaciones que pueden producir disonancia cognitiva son aquellas en las que se hace algo contrario a las creencias más firmes sobre lo que es correcto y apropiado, cuando se sostiene una opinión que parece desafiar las reglas de la lógica, cuando ocurre algo que contradice la experiencia pasada o cuando se hace algo que no va con la idea sobre quiénes somos y para qué estamos.

De acuerdo con el análisis atributivo de la formación y cambio de actitudes. Las personas contemplan sus comportamientos y atribuyen lo que sienten a lo que hacen.

Una serie de factores determinan la afectividad de la comunicación persuasiva para cambiar actitudes. Se incluyen la fuente del mensaje, el modo de expresarlo y las características de la audiencia.

Clasificación de las actitudes

Existen diferentes tipos de actitudes que a continuación se mencionarán:

Actitud positiva

Cuando dos personas se tratan con afecto, se toca el estrato emocional de ambas. Esta se basa en el conocimiento interno de la otra persona que van unidas a una actitud de benevolencia.

Esta actitud no se preocupa ni exclusiva ni primordialmente, por el propio beneficio, sino que tiene su centro de enfoque en la otra persona y que no la considera como un medio o instrumento, sino como un fin. Está compuesta por 4 cualidades. Apertura, Disponibilidad, Solicitud y Aceptación.

La comunicación de sujeto a sujeto, además de comprender el mundo interior del interlocutor y de buscar su propio bien, intenta la unificación o integración de las dos personas.

Actitud negativa

Sólo ve al otro como un medio, de manera que la atención que se le otorga tiene como meta la búsqueda de un beneficio propio. Puede considerarse como la consecuencia natural de una situación de

indigencia del sujeto: cuando una persona experimenta necesidades ineludibles, busca todos los medios posibles para satisfacerlas; por ello, ve también en las demás personas un recurso para lograrlos.

Muchas veces la actitud negativa se traduce en la agresión verbal o física y generalmente contra los grupos más vulnerables.

Las actitudes de los conductores y cobradores del transporte urbano

Existe una gran cantidad de quejas que hace pensar que las actitudes de los conductores y cobradores del transporte urbano público, no es la mejor en especial con los escolares que se puede considerar un grupo vulnerable. Así se puede mencionar algunas de estas quejas a continuación.

Combis que no aceptan reglas

Son uno de los muchos titulares en las redes sociales. Queja: “Todos los días viajo por la Av. Arequipa dentro del distrito de Miraflores, tomo la 5c ó la 21, entre las dos siempre trato de tomar la 5c, la 21 para donde le da la gana, no respeta ningún semáforo, va extremadamente lento o de la misma forma rápido, no espera que las personas terminen de bajar que arrancan, hoy por ejemplo una de placa VG6337, me

golpeó fuertemente el brazo al arrancar rápidamente... yo tomo tramos cortos, pobres de aquellos que tienen que tomar tramos largos. Necesitamos otro tipo de transporte”.

No respetan el pasaje universitario y ni siquiera entregan boleto

Queja: “La Ley 26271, vigente a la fecha, establece claramente que el pasaje universitario en el ámbito urbano o en el interurbano no podrá exceder de 50% del precio del pasaje adulto”. Sin embargo, esto les da tanta risa los transportistas que ponen sus tarifas con la mitad de lo que les da la gana para el pasaje universitario, tarifario supuestamente autorizado por la municipalidad y hasta han demandado que el Tribunal Constitucional declare inconstitucional esta ley, y mientras tanto, cobran lo que se les antoja. Además, tampoco cumplen con el reglamento municipal, que establece que el cobrador deberá entregar boleto de la denominación apropiada, bajo pena de multa.

Cuando se les pide el boleto que no han entregado, llegan a entregar boleto escolar, que de nada serviría si tuviéramos que solicitar atención médica por el SOAT, en caso de un accidente de tránsito. Esto hace de la infracción un acto criminal. La Municipalidad Metropolitana de Lima tenía un teléfono (Fonoacción 4820880) para denuncias sobre transporte, pero con el cambio de administración edil ya no reciben

denuncias sino por escrito. Trabaja bien el nuevo Alcalde ¿no ¡pero,
(Para quién?

Los estudiantes estamos hartos

Queja: hartos de tantos malos tratos que se nos dan en las combis, comenzando con el pasaje, existe “medio pasaje” de S/.1.00 luego el maltrato que los cobradores, que creen que nos hacen un favor, las unidades de transporte están en muy malas condiciones, a partir de las 10:00 pm. Las pistas son tierra de nadie, manejan a su antojo, ponen el volumen para que no se escuche el reclamo de la gente, están sucios sin uniforme... Y yo pregunto ¿dónde está el ministerio de transporte? Gracias.

Cobradores abusivos

Queja: estudio de noche y las combis no quieren cobrar medio pasaje son insolentes y majaderos, nos insultan, debería alguien frenar este abuso.

Pasaje escolar

Queja: LA CUSTER UQ-3825, no quiere aceptar el pasaje escolar solo porque lo tomé a las 06.25 am ya mi niña le cobran 1.20.

Son groseros

Queja: Quiero presentar una queja contra los cobradores de las combis. Resulta que sólo paran mentando la madre a otros choferes, viven apurados, hacen bajar a los menores de edad con el carro en marcha y para rematar manejan monedas falsas.

Yo no sé hasta dónde vamos a llegar... Deberían contratar a cobradores de edad porque ellos sí respetan, los otros incluso son pandilleros.

No respetan el medio pasaje...

Queja: les escribo para pedirles canalicen el descontento e indignación, que ocasionan los transportistas por no respetar la ley del medio pasaje, muchos cobran S/.1.00 el entero y 0.70 u 0.80, el medio y 0.50 el escolar.

La ley dice que el medio pasaje no puede ser más de del 50% del entero y que el escolar no debe ser más de 30% del entero, así como también que el medio pasaje esta uso desde las 6:00 am hasta las 12:00 de la medianoche, pero ellos solo quieren cobrar hasta las 11, y es un escándalo el abandono en que nos tienen nuestras autoridades pues ellos no van en esos horribles e indeseables vehículos.

Me despido pidiéndoles ayuden a revertir esta situación y no permitan que con pseudo tarifas de directo de S/.1.60 que a nadie le cobran digan que el medio es la mitad del directo es decir 0.80, cuando cobran s/.1.00 el entero.

Realidad problemática

Se ha determinado que las empresas de transporte urbano, no disponen de una adecuada organización estructural y funcional que les permita disponer de un buen Gobierno.

Estas empresas no cuentan con un gerenciamiento adecuado que les permita planificar sus actividades, tomar decisiones oportunas y óptimas y realizar un adecuado control de sus recursos humanos, materiales y financieros.

Una evaluación preliminar del control interno de estas empresas ha determinado que no disponen de documentos para llevar a cabo una empresa, como por ejemplo planes estratégicos, Presupuestos, manuales de políticas, manuales de riesgos, manuales de funciones, manuales de procedimientos internos que permitan disponer de criterios o estándares para llevar a cabo el control de su gestión y que la eficiencia de éste facilite la optimización de la gestión empresarial.

El colectivo

El colectivo aparece en 1927, con un criterio inicial de Taxi compartido y a pesar de que las disposiciones no lo permitían, ya que se encontraba prohibido que un carro de alquiler fuera ocupado por personas sin vinculación con el primer pasajero (). Los chóferes de los autos plaza motivados por la gran competencia que mermaba sus ingresos observaron los destinos de viaje de la población creando rutas con apreciable éxito. Los paraderos iniciales fueron las plazas públicas, como la de Armas y la de San Martín; el parque de autobuses crecía con semejante o superior aceleración al de la población de Lima, sin embargo el nivel de servicio que ofertaba el colectivo en comodidad, seguridad y velocidad eran inalcanzables por el casi generalidad de los ómnibus.

El microbús

A mediados del 64 los microbuses se hacían notar con visos de importancias, absorbiendo la demanda para llenar el vacío que dejaban las colapsadas empresas autobuseras y la ya insuficiente modalidad colectivera que no soportaba el peso de una población que había crecido aceleradamente en comparación con la capacidad de asientos, sumándose al problema la crítica situación de la Empresa Municipal de

Transporte (SMT) que contaba con exigua flota, y que meses después desaparecería y reemplazadas por APTL.

El interés superior del niño y el adolescente

Consignado en su Art. IX, Título Preliminar del Código de los Niños y Adolescentes, aprobado mediante Ley N°27337, como principio el Interés Superior del Niño y el Adolescente: “En toda medida concerniente al niño y al adolescente que adopte el Estado a través del los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial, del Ministerio Público, los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y sus demás instituciones, así como en la acción de la sociedad, se considerará el Principio del Interés Superior del Niño y del Adolescente y el respeto a sus derechos”; sin embargo, como podemos observar en todos los niveles gubernamentales ni que decir de la sociedad se evidencia que en la práctica resulta letra muerta; actitud que el Compendio de Normas Básicas sobre los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes, elaborado por la Defensoría del Pueblo, en su Tomo I, luego de un diagnóstico global imprime de manera contundente un llamado de atención a las autoridades y la sociedad en pleno, lo siguiente:

(...) Sin embargo, es lamentable que a pesar de todo lo expuesto, el Comité de Derechos del Niño haya manifestado en su último informe

sobre el Estado peruano su preocupación debido a que, si bien reconoce que el principio del interés superior del niño está recogido en el Código de los Niños y Adolescentes, en la práctica no viene siendo plenamente aplicado, y cita como ejemplos la asignación de recursos a los temas de niñez, las decisiones sobre otros tipos de cuidado (...). En tal sentido, el Comité ha recomendado expresamente al Perú que persevere en su empeño por lograr que el principio general del interés superior del niño se comprenda adecuadamente (...) en los proyectos, programas y servicios que repercuten en la infancia. (pág.19).

Reconocimiento de los derechos de los niños, niñas y adolescentes

Con relación al reconocimiento de los derechos de los niños, niñas y adolescentes el Compendio de Normas Básicas sobre los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes, con la finalidad de enfatizar su defensa hacia las personas menores de edad debido a que históricamente han sido ignorados, excluidos de su condición de sujetos de derecho y entendidos como objetos de protección por parte del Estado, la sociedad y las personas mayores que los tienen bajo su cuidado (padres de familia, tutores, etc.) quienes como responsables de su bienestar en muchos casos se otorgaban facultades para corregirlos maltratándolos. Ante esta indiferencia en su texto citado imprime el

reconocimiento de sus derechos que les asiste en los siguientes términos:

Es con el progresivo avance y desarrollo en materia de defensa de los derechos humanos que se les empieza a reconocer intereses jurídicamente protegidos distintos de los de sus padres. Es más, se toma conciencia de que, dada su especial situación de vulnerabilidad, los niños, niñas y adolescentes se encuentran entre las personas mayormente afectadas por la violación de sus derechos. Es esta la razón por la cual, al igual que en el caso de las mujeres, requieren de un trato y reconocimiento especial en función de las particulares circunstancias de la vida de la infancia/adolescencia a fin de que logren una real protección y vigencia de dichos derechos (...). La nueva doctrina de protección de los derechos de los niños, niñas y adolescentes consiste en que pasan de ser considerados objetos de protección a ser sujetos de derechos. Como tales, requieren no de un proteccionismo paternalista o compasivo sino del reconocimiento y respeto de su condición de persona. Cabe mencionar que este reconocimiento logra su máxima expresión con la aprobación de la Convención sobre los Derechos del Niño.

Derecho a la protección contra la discriminación

Asimismo, el Compendio de Normas Básicas sobre los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes/ Normas Internacionales, sobre la protección contra la discriminación de las personas menores de edad, establece:

La edad no deberá ser obstáculo para que el niño ejerza su derecho a participar plenamente en el proceso de justicia. Todo niño deberá ser tratado como testigo capaz, a reserva de su examen, y su testimonio no se considerará carente de validez o de credibilidad sólo en razón de su edad, siempre que por su edad y madurez pueda prestar testimonio de forma inteligible y creíble, con o sin el uso de ayudas de comunicación u otro tipo de asistencia". (...) "Los profesionales deberán hacer todo lo posible para que los niños víctimas y testigos de delitos puedan expresar sus opiniones y preocupaciones en cuanto a su participación en el proceso de justicia, en particular.

2.2.2El maltrato social

Concepto

Las personas que viven dentro de una sociedad tienen derechos que se deben respetar. Uno de estos derechos es precisamente "al buen trato". Que implica la práctica del respeto, la tolerancia, el derecho a pensar

diferente entre otras cosas. El maltrato, es lo contrario al buen trato. Es una acción de una persona en detrimento de otra. Cuando el maltrato social se refiere a los alumnos, se debe entender como la práctica de acciones como maltrato físico, psicológico, sexual, discriminación que atentan contra la convivencia y disciplina escolar democrática.

Factores generadores de maltrato social

Son dos factores los que principalmente generan maltrato social: El nivel cultural de las personas que muchas veces desempeñan roles que les dan cierto poder el cual no son capaces de manejar. Así se vuelven prepotentes y maltratan a empleados, o personas que piensan que están por debajo de su nivel.

La prepotencia, tiene su preferencia básicamente en los grupos sociales vulnerables, como los niños, la mujer y los ancianos.

Las costumbres, también son causante de maltrato social. Así la creencia que el niño debe “ganar su pan” desde pequeño, hace el niño esté sujeto a maltratos sociales. El pensar que el niño bien educado cede el asiento a sus mayores en el transporte público, expone a los niños a serios accidentes, ya que no pueden sujetarse como lo hace un joven ni tiene la fuerza que tenga un adulto.

Clases de maltrato social

La más conocida forma de maltrato social, es el maltrato físico que se caracteriza por la agresión con golpes de puño, o con objetos. Otra clase de maltrato, es el psicológico, ya sea en forma oral como insultos, o burlas, también con discriminaciones. Por último se considera al maltrato social que incluye, desde tocamientos indebidos hasta violaciones.

<http://www.asapmi.org.ar/publicaciones/glosario/?id=371>

El maltrato social en el transporte público urbano

Una vez definido el maltrato social, este se ubica en el transporte público urbano. Así se le considera como todo abuso físico, psicológico y sexual, y todo tipo de discriminación, que sufren los estudiantes cuando hacen uso de este servicio para desplazarse desde su hogar hasta las instituciones educativas donde recibe su formación. Incluye las conductas y comportamientos indebidos incluso del mismo público que viaja junto con ellos.

Acciones del Gobierno como agente social para prevenir el maltrato social en el transporte público urbano.

En los últimos años, el Gobierno ha mostrado su preocupación por el maltrato que sufren los estudiantes por los agentes sociales cuando hacen uso del servicio de transporte público urbano. Así se ha considerado mediante la Directiva No.001-2006-VMGP/DITOE, las siguientes acciones:

Desarrollar acciones destinadas a favorecer que los estudiantes reciban un trato acorde con su dignidad y permita su desarrollo personal dentro del proceso de formación integral; que se orienten a prevenir el abuso físico, psicológico, sexual y todo tipo de discriminación. Estas acciones se realizarán, a lo largo del año escolar e involucrarán a todos los agentes educativos, bajo la responsabilidad del ministerio de Educación, las Direcciones Regionales, las Unidades de Gestión Educativa local y las instituciones educativas.

Se trata de difundir los derechos y deberes de los estudiantes cuando utilizan el transporte público y las medidas que los directores, profesores y padres de familia deben adoptar con relación a las movilidades escolares.

<http://www.minedu.gob.pe/noticias/index.php?id=3604>

El buen trato en el transporte público

El Ministerio de Educación en su portal publica la Directiva N°001-2006-VMGP/DITOE, sobre normas para el desarrollo de la Campaña de Sensibilización y Promoción “Tengo Derecho al Buen Trato” que incluye la convivencia escolar democrática; asimismo, a través del Anexo N°01 establece: **“Pasaje Escolar y Movilidad Escolar El Buen Trato en el Transporte Público”**, en virtud a la Resolución Ministerial N°0105-2006-ED, entre otras normas conexas, en los siguientes términos:

Es necesario que todos los miembros de la comunidad reconozcan que los niños, niñas y adolescentes son sujetos de derecho y todo lo que pueda afectar a su salud y bienestar se convierte en responsabilidad ciudadana y social compartida. Es indispensable que los padres de familia promuevan en sus hijos la importancia del respeto a sus derechos y el cumplimiento de sus deberes al hacer uso del transporte público. Ahora que se han iniciado las clases escolares infórmate sobre:

Derechos de los estudiantes en el transporte:

- Ser recogidos y dejados solo en los paraderos oficiales.

- Ser tratados correctamente por los conductores y cobradores.

- Ser auxiliados por los conductores o cobradores ante cualquier accidente.
- En caso de estudiantes que presenten algún tipo de discapacidad y viajan solos, el cobrador o conductor brindará ayuda para que puedan subir y bajar del vehículo con la debida seguridad.

Deberes de los estudiantes en el transporte

- Presentar el carné escolar a la hora de pagar el pasaje.
- Tratar con respeto al conductor, al cobrador y a los pasajeros.
- Evitar acciones que puedan comprometer la seguridad de los pasajeros.
- Respetar el asiento preferencial, el cual está señalado en cada unidad móvil y está designado para personas discapacitadas, mujeres embarazadas, personas de la tercera edad y mujeres cargando niños.
- Cuidar y no dañar las unidades de transporte público.

No se olvide de conversar con sus hijos, sobre el horario de vigencia del pasaje escolar para evitar malos entendidos.

Con respecto al horario de vigencia del pasaje escolar, el D.S. 115-90-PCM en el Art. 2, inciso b(*), refiere “Hacer uso de este beneficio los

días útiles de la semana (de lunes a viernes), excepto los días feriados y en los siguientes horarios:

De 06:00a 08:30 horas

De 11:30 a 14:00 horas y

De 17:30 a 19:30 horas

De 6:00 a 10.15 horas para la educación de adultos.

La hora que se tomará en cuenta será la de la subida a los vehículos.

Ahora bien, en caso de comportamientos inadecuados por parte del conductor y/o cobrador hacia el escolar, el estudiante involucrado anotará el número de placa del vehículo e informará al Director de la Institución Educativa a la que pertenece, quien podrá interponer sus quejas en las instancias respectivas.

En caso de que el escolar sea quien falte el respeto u ocasione perturbación, el conductor podrá quejarse con el Director de la Institución Educativa a la cual pertenece el alumno y asumirá las medidas correctivas.

Recuerde: toda persona que utiliza el transporte urbano se convierte en fiscalizador de que las normas se respeten.

La citada disposición concluye con el siguiente párrafo: “Para garantizar la seguridad de los menores es importante que los padres y la comunidad en general se preocupen que las normas que rigen a los transportes escolares se cumplan”.

<http://www.minedu.gob.pe/normatividad/directivas/dir001-2006-VMGP-DITOE.php>

http://www.minedu.gob.pe/normatividad/resoluciones/rm_0105-2006ed.php

Buen trato

Definición

De acuerdo al estudio de las autoras Carmen Montes (Asociación KALLPA) Gabriela Montoya (SUMBI), definen al buen trato: Cada uno de nosotros lo entiende de una manera especial, para muchos buen trato son todas las cosas que queremos que los demás nos demuestren, la forma como nos gustaría que los otros se relacionaran con nosotros, que nos respetaran, nos vieran, nos oyeran, fueran amables y casi nos abrieran camino para poder pasar sin dificultades.

Otros opinan que buen trato es un listado enorme de comportamientos y valores aplicados a la relación con los demás: respeto, consideración, amabilidad, cariño, amor, reconocimiento, comunicación, apoyo, consuelo, satisfacción de necesidades, etc.

Unos y otros tenemos la razón, el BUEN TRATO es recíproco, es de doble vía, es un encuentro y por lo tanto tiene que ver con la forma como vemos a los demás y como nos vemos a nosotros mismos.

Obviamente la promoción del Buen Trato no es un resultado espontáneo, sino que avanza como parte de una intención colectiva de incorporarlo, ya que pretende dinamizar un proceso social de aprendizajes y transformaciones culturales entre los actores socializadores de los niños, niñas y adolescentes.

Para lograr el BUEN TRATO y poder hacer ejercicio de los derechos se necesita enfrentar a la “**cultura del maltrato**” que socialmente es aprendida y aceptada como una forma de comportamiento, sin embargo sabemos que lo que reproduce en su interior es violencia. De allí la importancia de promover nuevos patrones culturales que fomenten la autoestima, relaciones horizontales y de buen trato como alternativas de cambio.

Buen trato, de acuerdo al “Cuadernillo de trabajo para la formación y educación de niños, niñas y adolescentes mediante la promoción del Buen Trato” de Save the Children, señala con relación a una definición precisa: “Resulta sumamente complejo, lograr una definición acabada de lo que es **Buen Trato** habida cuenta no solo, de la abstracción del concepto sino además del alto nivel de subjetividad en el que halla inmerso y de ser producto de la interacción unos/as con otro/as.

En ese sentido, refiere, puede entenderse como la forma en que nos gustaría que se relacionen con nosotros o un sin número de comportamientos aplicados a la relación con los demás, por ejemplo cariño, amor y respeto entre otros (...) finalmente también se entiende el Buen Trato, como la promoción de los derechos humanos, y por lo tanto toda eliminación de violencia, ya sea castigo físico, el castigo psicológico, el maltrato y el abuso, entre otros. Asimismo, menciona que presenta las siguientes características:

- 1) El reconocimiento: es el punto de partida para el buen trato.
- 2) La empatía: capacidad de darse cuenta y comprender qué se siente.
- 3) La comunicación efectiva: es el diálogo.

- 4) La interacción igualitaria: se basa en el reconocimiento y se vincula a la comprensión y al uso adecuado del poder y la jerarquía en las relaciones humanas.
- 5) La negociación: es la capacidad de resolver conflictos y problemas de forma tal que todas las partes queden conformes. Cuando se negocia no hay vencedores ni vencidos.

Pacto por el buen trato

La Asociación Kallpa, entre otras instituciones **(1)** en su misión a través de "Acción por los Niños, refieren: Somos una agrupación que busca promover el Buen Trato en las relaciones humanas, especialmente en las relaciones con los niños, niñas y adolescentes. Esperamos así, erradicar toda forma de castigo físico y psicológico contra ellos y ellas y, a la larga, toda forma de violencia.

Nos hemos reunido para llevar a cabo una Campaña de Promoción del Buen Trato que se desarrolla a través de una vacunación simbólica y con el lema "Buen Trato: dáselo, dáselo". En esta empresa nos acompañan muchos colaboradores y colaboradoras; con ellos y con ellas, esperamos hacer un éxito no sólo de esta campaña sino de otras acciones que emprendamos en esta misión autoasignada:

Acción por los Niños; Asociación Kallpa; Asociación Kusi Warma; Centro de Asesoría y Desarrollo Psicosocial – CEDAPP; Centro de Estudios Sociales y Publicaciones – CESIP

EDUVIDA; Instituto de Defensa Legal – IDL; SUMBIVichama Teatro; Con el apoyo de Save the Children *Web: www.pactobuentrato.org*

E Mail: info@pactobuentrato.org

Ilustraciones de la carátula y de la página 2: Beatriz Oré Chung

"Llenar el mundo con buen trato"

Es el titular con que la institución **ANAR (Ayuda a Niños y Adolescentes en Riesgo) Perú** es una de las organizaciones participantes en **Buen Trato para la Niñez**, que busca el compromiso activo de todos los ciudadanos y de las instituciones privadas y públicas del país con una cultura de paz y de buenas relaciones humanas, refiere que: "La campaña está dirigida a personas de todas las edades -niños, niñas, adolescentes y también adultos- a los que tiene como objetivo mostrar cómo se puede **vivir seguros y sin violencia** cuando se aplican, en las relaciones interpersonales, **los valores del Buen Trato**.
(...)

¡La Fundación ANAR forma parte de la campaña “Buen Trato para la Niñez”!

Buen trato para la Niñez es una campaña ciudadana que busca el compromiso activo de las personas de todas las edades así como de las instituciones privadas y públicas del país con una cultura de paz y de buenas relaciones humanas, basada en el reconocimiento y ejercicios de derechos , en especial en las relaciones inter generacionales.

Buen trato para la Niñez es una campaña educativa que busca mostrarles a las niñas, niños y adolescentes, pero también a las personas mayores de 18 años, que podemos vivir bien, sin violencia, seguros si en nuestras actividades cotidianas aplicamos el Buen Trato a las relaciones interpersonales así como a nuestras prácticas institucionales, en especial al proveer los bienes y servicios de los que depende la vida, la salud, la educación y en general el bienestar de nuestra población, empezando por las niñas niños y adolescentes.

Buen Trato para la Niñez es una campaña que busca mejorar las formas de hacer política pública. Promoviendo la participación activa de todos los estamentos de la sociedad, autoridades y funcionarios así como personas de todas las edades, para identificar y destacar a las personas e instituciones que cumplen con calidad y calidez las tareas a

su cargo, para garantizar los derechos de las NNA; que están buscando cómo hacerlo mejor, y que recogen las opiniones y propuestas ciudadanas para ello.

La campaña es impulsada por el Colectivo Interinstitucional por los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes. Vota por la infancia; plataforma que coordina la Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza y que reúne a entidades del Estado, organizaciones de la sociedad civil, la cooperación internacional, así como instituciones privadas, comprometidas con los derechos de la niñez y adolescencia.

Para lograr lo que nos proponemos, necesitamos una amplia movilización ciudadana. Buscamos un millón de personas de todas las edades y de las 26 regiones del país, dispuestas a impulsar y promover estas prácticas y con la voluntad de comprometer a otras personas a unirse a la Campaña.

¿Cómo podemos lograrlo?

El propósito es que cada uno de nosotros organice, impulse y desarrolle una acción movilizadora que, con un enfoque positivo, logre el reconocimiento ciudadano de las ventajas que implica una cultura y práctica del Buen Trato para la Niñez, que considere la prevención

contra el maltrato y el abuso sexual, implique métodos de crianza que tengan como base el apego, promueven el desarrollo del individuo, la familia y la comunidad y servicios públicos que con calidad y calidez, brinden los servicios necesarios para un desarrollo humano integral.

Necesitamos de todos y todas, queremos que nos ayude a transformar prácticas de comportamientos violentos en el ámbito de la familia, la escuela y la comunidad, a partir de reconocer y adoptar buenas prácticas en nuestro entorno, que las hay en el país y son muy valiosas.

Conviértete en un promotor de la Campaña. ¡Te necesitamos!

¿Qué buscamos?

- Reafirmar el enfoque de derechos y de protección de NNA.
- Reconocimiento a los funcionarios públicos, instituciones, ciudadanos y ciudadanas que practiquen el Buen Trato.
- Difusión en medios de comunicación masivos y alternativos de una cultura de Buen Trato.
- Hacer Incidencia entre los actores públicos y privados para la adopción de una cultura de Buen trato.

Hacen parte de la Campaña las siguientes organizaciones:

Acción por los Niños, Aldeas Infantiles, Alcalde Lima Metropolitana, Asociación Ciudadana de Prevención de Enfermedades Transmisibles, Asociación Benéfica Prisma, Asociación Solidaria con los Países Emergente, Asociación Nacional de Centros (ANC), Asociación Ato Colibrí, Asociación Agape, Asociación Kusiwarma, Campaña Peruana por el Derecho a la Educación, Central General de Trabajadores del Perú, Cooperazione Internazionale, Comisión Nacional por los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes (CONADDENA); Grupo Iniciativa Nacional por los Derechos del Niño (GIN), , Equidad, Fundación ANAR, Fundación Telefónica-PRO Niño, Instituto promoviendo Desarrollo Social (IPRODES), Instituto de Formación para Educadores de Jóvenes, Adolescentes y Niños Trabajadores de América Latina y el Caribe, Instituto de Formación de Adolescentes y Niños Trabajadores, Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza (MCLCP), Movimiento Nacional de NAT Organizados del Perú (MNNATSOP), Movimiento de Adolescentes y Niños Trabajadores hijos de Obreros Cristianos, Niños del Milenio.GRADE, Paz y Esperanza, Progreso mondo, Plan Internacional, Centro de Promoción y Defensa de los Derechos Reproductivos (Promsex), Red Nacional de Niños, Niñas y Adolescentes (REDDNA), Red Juvenil Interreligiosa, Red

de Estudiantes de Maestrías y Diplomados de Infancia del Perú, Save The Children, Tierra de Hombres, Tipacom, Unfpa- Fondo de Población de las Naciones Unidas, Unicef-Fondo de las Naciones Unidas por la Infancia, World Vision Perú.

[Admin](#) on 27/03/2014 in [Noticias](#), [Proyectos](#)

<http://www.anarperu.org/proyectos/la-fundacion-anar-forma-parte-de-la-campana-buen-trato-para-la-ninez>

Países aliados al bienestar de las personas menores de edad impulsan campañas de buen trato

Varios países vienen realizando campañas en protección a los niños, niñas y adolescentes con la finalidad de sensibilizar a la comunidad respecto al bienestar de las personas menores de edad ante la constante violencia y el maltrato.

EN ARGENTINA, Alicia Kirchner

El Ministerio de Desarrollo Social de la Nación, a través de la [Secretaría de Niñez, Adolescencia y Familia](#) (SENAF) impulsa la campaña “*Buen trato*” hacia niños, niñas y adolescentes.

Su objetivo es sensibilizar a la comunidad sobre el **bienestar de los más pequeños** y fortalecer la **prevención de la violencia y el maltrato** mediante acciones que tienden a remover pautas culturales basadas en el sistema patriarcal.

En nuestro país, entre los años 2010 y 2011, se realizó un relevamiento nacional que da cuenta de la situación de niñas, niños y adolescentes sin cuidados parentales. En el mismo, se demuestra que la violencia, además de ser la principal causa de ingreso de chicas y chicos a las instituciones, es el principal tema de consulta en los distintos dispositivos de recepción de denuncias.

Luego del diagnóstico realizado, Desarrollo Social, dispuso líneas de acción que se llevarán a cabo este año para abordar esta temática compleja que atraviesa a toda la sociedad. Estos ejes de trabajo buscan profundizar la **promoción del *Buen trato***, comprometiendo a actores sociales para sensibilizar a la comunidad en la problemática y promover el buen trato no solo en el seno familiar, sino también en la escuela, el club y el barrio.

Asimismo, se busca comprometer a los medios de comunicación en la elaboración de contenidos de calidad desde una perspectiva respetuosa

de los derechos, que promuevan **vínculos afectuosos, sanos y no violentos**.

También se fortalecerá la tarea de prevención de la violencia y el maltrato hacia chicas y chicos mediante acciones que tengan como objetivo: remover pautas culturales basadas en el sistema patriarcal, erradicar el autoritarismo, promover la no discriminación, propiciar políticas inclusivas e igualitarias y prevenir la exclusión en la familia y en la escuela. A su vez, se busca fortalecer el tejido social, las redes comunitarias y espacios barriales, acompañando iniciativas como la [Asignación Universal por Hijo](#), la [Ley de Identidad de Género](#) y la ley de prevención de la violencia contra las mujeres.

Para ello, la SENAF continuará brindando los talleres del programa **Cuidando a nuestras chicas y chicos**, los cuales proponen abordar diferentes situaciones de violencia cotidianas revisando prácticas de crianzas y promoviendo conductas saludables. En este taller además se incentiva el respeto a los niños y niñas como sujetos plenos de derechos.

Otra de las líneas propuestas para este año busca fomentar **mayores niveles de cuidado materno-paterno en la primera infancia**, propiciando una relación amorosa de cuidado y contención, y

fortaleciendo relaciones democráticas e igualitarias en el entorno familiar.

Por su parte, la Línea 102 de atención gratuita, de prevención, promoción y protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes, fue puesta en marcha en 2009, y se constituye como herramienta federal del Sistema de Protección de Derechos que pone al alcance de chicas y chicos las áreas locales de protección. Actualmente, 15 provincias poseen esta valiosa herramienta, y el desafío es que funcione a nivel nacional, para que se convierta en una línea federal y niños y niñas de todo el país puedan **canalizar sus dudas, consultas y reclamos**.

El diálogo con los niños y niñas acerca de los problemas que tienen, es bueno para todos los miembros de la familia. A los más grandes los ayuda a comprenderlos mejor, y a los más pequeños les permite confiar en sí mismos. Entre todas y todos se puede fomentar el **Buen trato, los vínculos afectivos y el respeto mutuo**. En ese sentido, la cartera que conduce Alicia Kirchner, seguirá impulsando iniciativas para fortalecer a las familias y a las comunidades.

Aprendamos de la alegría y esperanza de los niños, porque con alegría y esperanza cualquier lucha.

<http://www.desarrollosocial.gob.ar/Noticia.aspx?Id=3039>

Otro artículo:

En Argentina, la Dirección General de Seguridad Vial ha gestionado ante el Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación Argentina, así como ante el Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la propuesta de incluir en el contenido de los programas de educación temas de prevención y seguridad vial en los diferentes niveles de formación. Los principales objetivos de esta propuesta son profundizar el conocimiento de las normas y valores de la democracia a partir de las diferentes situaciones que se presentan en la vía pública; adquirir conocimientos orientados a la promoción de la salud y prevención de accidentes de tránsito; promover conductas que generen la concientización sobre los factores de riesgo en el tránsito; entre otros.

http://www.buenosaires.gov.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/seguridad.

Bogotá - Colombia

En Bogotá, la Alcaldía Mayor, mediante la Secretaría de Movilidad, está realizando un conjunto de actividades encaminadas a

crear una cultura vial en los usuarios de las vías es decir, los peatones, pasajeros, ciclista y los conductores de vehículos (...). Esta entidad bogotana mantiene un activo trabajo de educación y seguridad vial, el cual se plasma en la implementación de programas como el denominado 'participación para la movilidad segura', en el cual la Municipalidad trabaja con las juntas vecinales en talleres de educación ciudadana y espacio público, con énfasis en niños y adultos mayores, diagnóstico participativo de identificación de puntos críticos con relación al tránsito y transporte, así como jornadas recreativas (ciclo paseos, caminatas seguras, títeres y juegos) para la movilidad segura.

http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf

Cuba

En la República de Cuba, se evidencia una meridiana importancia con relación al a sus leyes y la puesta en práctica como se observó en el viaje que se realizó en agosto 2014, donde los niños, niñas y adolescentes tienen una preferencia atención de seguridad, protección, cuidado y bienestar integral.

Cuando se trata de prostitución en toda edad y de sexo son sancionadas y más severas cuando esta práctica involucra a niños, niñas, lo cual consideramos que en Cuba es extremadamente excepcional, tal como ellos también manifiestan en sus conversaciones que sostuvimos, y con la opinión que establece el Gobierno cubano sobre las observaciones finales del Comité de los Derechos del Niño sobre el segundo informe periódico de Cuba, confirma nuestra apreciación que dicho sea de paso merece que nuestro país tome en consideración este sistema cubano de priorizar sobre todo a la niñez y adolescencia.

Cuba es uno de los pocos países donde se aprecia a los niños, niñas y adolescentes pasear, jugando en parques o caminando por las calles con amplia libertad y seguridad sin temor por parte ni de sus padres de ser maltratados o secuestrados por este último que son severamente sancionados.

Cabe resaltar asimismo, que el castigo corporal o físico como lo denominamos en el Perú, no está permitido ni en la práctica familiar, escolar y social, existiendo normas expresas de prohibición sobre el particular con el que garantizan los derechos de la niñez y adolescencia en el país isleño.

Los escolares tienen especial preferencia en los vehículos de transporte público. Todo niño que ingrese a un ómnibus o “huahua” como ellos denominan, aun cuando este se encuentre lleno de pasajeros son los adultos de ceder a la niñez un asiento, caso contrario el niño o niña indica que ese es su asiento y por tanto quien venga ocupando debe ceder sin peros. Por lo cual está claro que la situación del país cubano con sus principales indicadores sociales lo sitúan en evolución de países en desarrollo tal vez en un nivel comparable con países desarrollados en cuanto a educación se refiere, entre otros aspectos como salud.

Opiniones del Gobierno de la República de Cuba CRC/C/CUB/CO/2 de las observaciones finales del comité de los derechos del niño sobre el segundo informe periódico de Cuba

El Gobierno de la República de Cuba tiene a bien expresar sus puntos de vista sobre las conclusiones y recomendaciones formuladas por el Comité de los Derechos del Niño (CRC), acerca del segundo Informe periódico, que solicita sean incorporados íntegramente junto al Informe que debe rendir el Comité ante la Asamblea General de las Naciones Unidas.

(...)No obstante, es necesario señalar que en Cuba los derechos, garantías y políticas sociales a favor de la infancia y la adolescencia, así como la legislación que los ampara, anteceden a la propia Convención y, en muchos casos, sobrepasan en su aplicación el límite de las disposiciones de dicho instrumento. El Estado Cubano mantiene un estricto apego en su legislación y en su práctica a la letra y los objetivos de este importante instrumento internacional, con arreglo a lo cual existen las condiciones necesarias y adecuadas para garantizar y proteger los derechos de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en todos los ámbitos de la sociedad.

(...) La Comisión Permanente de “Atención a la Juventud, la Niñez y la Igualdad de Derechos de la Mujer” de la Asamblea Nacional del Poder Popular, órgano supremo del poder del Estado en Cuba, desempeña valiosas funciones de asesoramiento, evaluación, investigación, control y otras, encaminadas a prever y proteger los derechos de niñas, niños, adolescentes, jóvenes y mujeres, la cual tiene plena autoridad y capacidad para monitorear y coordinar las acciones entre las autoridades nacionales y locales (provincias y municipios).

(...) El Informe que se presentó en esta ocasión, acompañado de numerosa información estadística, refleja los grandes progresos

realizados en la promoción del bienestar de la población, y en especial de la niñez y la adolescencia. Resulta evidente que la situación del país y sus principales indicadores sociales lo sitúan a la vanguardia de los países en desarrollo, en niveles comparables con los países desarrollados, particularmente en las esferas de salud y educación.

Principios Generales (Artículos 2, 3, 6 y 12 de la Convención)

El Interés Superior del Niño (párrafos 26 y 27)

El Gobierno cubano discrepa de la noción de que el principio del interés superior del niño no esté debidamente integrado en la legislación nacional, pues sí se encuentra incluido en las leyes cubanas, incluso antes de la promulgación de la Convención, en tanto se le asigna una consideración primordial que asegure al niño protección, cuidado, desarrollo y bienestar integral.

La Constitución de la República, en su artículo 9, expresa que el Estado como Poder del pueblo, en servicio del propio pueblo, garantiza que no haya niño que no tenga escuela, alimentación y vestido; que no haya joven que no tenga oportunidad de estudiar. El Código de Familia de 1975, que antecede a la Convención, adelantó el concepto de “el

interés superior del niño”, al establecer un concepto de arbitrio judicial que denominó “en beneficio de los intereses de los menores”.

Este concepto transversaliza el articulado de esta norma jurídica y se aplica en la práctica garantizando que las niñas, niños y adolescentes tengan asegurados sus derechos a la vida, la integridad física y psíquica, a vivir siempre que sea posible con su madre y padre y demás familiares; a la educación; a la salud; a la cultura; a el deporte, alimentación, vestido, techo, una vida libre de violencia y de explotación en cualquiera de sus manifestaciones; a que sus opiniones sean escuchadas y sus espacios privados sean respetados.

Sobre explotación o abuso sexual (...) El régimen de sanciones es aún más severo cuando dicha práctica involucra a niños o niñas, lo cual en Cuba es extremadamente excepcional. No se trata de un problema. Los promotores de esa actividad han sido severamente sancionados y está comprobado que ninguno ha estado asociado a redes o mafias internacionales.

Cuba es uno de los pocos lugares en el mundo donde los niños, niñas y adolescentes pasean y juegan en los parques, caminan por las calles sin el temor de ser secuestrados por las mafias que se dedican al tráfico y a la explotación.

Castigos corporales (párrafos 36 y 37)

El castigo corporal no está permitido en ninguna ley, ni en normas jurídicas de menor jerarquía, ni en la práctica familiar, escolar y social. Tampoco se usa con frecuencia ni está permitido de forma alguna en las escuelas y en las instituciones sociales. Por el contrario, existen prohibiciones expresas al respecto.

En el caso específico del sistema educacional, existe la Resolución 165 de 2006 del Ministerio de Educación que aprueba el Reglamento Ramal de la disciplina del trabajo en la actividad educacional. En dicha norma quedan establecidas las obligaciones de los trabajadores del sector y las infracciones de suma gravedad, entre las que se encuentran sostener relaciones de confianza excesiva con los alumnos que puedan dar lugar a extralimitaciones verbales, corporales u otras conductas inadecuadas, no pueden cometer hechos o negligencias que dañen o propicien que se dañe la integridad física, psíquica o moral de los alumnos, no pueden provocar riñas, agresiones u otros actos violentos contra los alumnos, tampoco pueden introducir en el centro literatura u otro material pornográfico, o realizar juegos y actividades que afecten la formación de los educandos. Ante la comisión de estas violaciones, la

medida a aplicar es la separación del sector o de la actividad, con las remisiones a la legislación penal en los casos que proceda.

Como parte de la labor del Grupo Nacional de Trabajo para la Prevención y Atención de la Violencia Intrafamiliar, se han desplegado disímiles acciones de divulgación y educación a la población. En la actualidad se trabaja intensamente en perfeccionar y ampliar la capacitación a los profesionales vinculados a la docencia y a aquellos que atienden a la población y la divulgación de este tema.

tbinternet.ohchr.org/Treaties/CRC/.../INT_CRC_COB_CUB_19690_S.do.

De igual modo se aprecia un artículo del Dr. Humberto Valdés Ríos, Investigador Titular, Sub Director Científico en tema de “Las regulaciones del transporte de pasajeros. Antecedentes, situación actual y perspectivas para el nuevo milenio”, entre otros puntos con relación a los niños y adolescentes establece:

A partir del año 1996 con vistas a la edificación de un sistema de transporte sostenible en Cuba, se ha venido trabajando en él un conjunto de trabajos de investigación y desarrollo dentro del Programa Ramal Científico-Técnico “Desarrollo Sostenible del Transporte”, en el cual se ha incluido la revisión de las actuales normas ramales del Ministerio del Transporte.

Aumentar los ingresos del sistema de transporte público a través de las tarifas, pero priorizando la integración tarifaria del sistema de transporte de pasajeros y preservando y/o estableciendo las bonificaciones a personas de la tercera edad, a los niños, a los adolescentes, a los estudiantes y jubilados, así como a las personas discapacitadas.

<http://www.cepal.org/transporte/capacitacion/3/5173/panelcuba.htm>

LA UNICEF en su texto: “ESTADO MUNDIAL DE LA INFANCIA 2012: NIÑAS Y NIÑOS EN UN MUNDO URBANO”: su columna La Convención sobre los Derechos del Niño, consigna un artículo respecto a:

Protección social

La Convención reconoce el papel fundamental de los padres o representantes legales en la crianza y desarrollo del niño (Artículo 18) pero afirma la obligación del Estado de apoyar a las familias mediante “asistencia apropiada”, “el desarrollo de instituciones, instalaciones y servicios para el cuidado de los niños” y “todas las medidas apropiadas para que los niños cuyos padres trabajan tengan derecho a beneficiarse de los servicios e instalaciones de guarda de niños para los que reúnan las condiciones requeridas.

De particular pertinencia en el contexto urbano es el reconocimiento de “el derecho de todo niño a un nivel de vida adecuado para su desarrollo físico, mental, espiritual, moral y social” (Artículo 27). La responsabilidad de garantizar estas condiciones depende fundamentalmente de los padres y representantes legales, pero los Estados Partes están en la obligación de ayudar y “en caso necesario, proporcionarán asistencia material y programas de apoyo, particularmente con respecto a la nutrición, el vestuario y la vivienda”. Los niños tienen el derecho a beneficiarse de la seguridad social con arreglo a sus circunstancias (*Artículo 26*). **Pág. 16**

Asimismo, consigna en el sub título Protección lo siguiente:

Los cuatro principios fundamentales de la Convención –la no discriminación; el interés superior del niño; el derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo; y el respeto por las opiniones del niño– se aplican a todas las medidas que tengan alguna relación con los niños y niñas. Todas las decisiones que afecten a los niños y niñas en la esfera urbana deberán tomar en cuenta la obligación de promover el desarrollo armonioso de todo niño

Capital social El capital social es fundamental para el desarrollo de la infancia y los jóvenes. La confianza, la reciprocidad y el sentimiento de pertenencia a la familia, la escuela, el

grupo de compañeros y la comunidad determinan en muy gran medida las oportunidades, opciones y el tipo de vida que habrán de disfrutar. Al igual que la toxicidad física amenaza la supervivencia y el bienestar de los seres humanos, un entorno tóxico –por ejemplo, un entorno en el que la violencia, la privación y el maltrato sean habituales– puede dificultar el desarrollo de los niños, niñas y adolescentes. En general, los niños y niñas tienen menos movilidad que los adultos y, por tanto, una capacidad limitada para controlar sus circunstancias externas.

Cuando crecen rodeados de problemas sociales suelen interiorizar conductas problemáticas como la agresividad y la drogadicción (...) Entre los factores que pueden mitigar los efectos de este tipo de entorno figuran el apoyo social, la pertenencia al grupo, las relaciones emocionales estables con los progenitores y parientes, el sentimiento de ser útil y el acceso a la educación y al apoyo académico. Además, el hecho de crear espacios públicos para la infancia puede contribuir a estimular la interacción entre los adultos, favoreciendo la cohesión social. Pág. 62

La Defensoría del pueblo en su Informe Defensorial N°137, imprime:

El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida” publicado en noviembre 2008, En su Capítulo III

refiere: DERECHOS VULNERADOS E IMPACTOS ECONÓMICOS EN EL TRANSPORTE URBANO El transporte urbano es una actividad que cumple un rol muy importante en el desplazamiento de las personas en las ciudades, pero mucho más en las ciudades cosmopolitas como Lima, donde habitan aproximadamente ocho millones de peruanos que regularmente usan el espacio público urbano para trasladarse a sus destinos. No obstante la importancia de esta actividad, en muchos casos se afecta derechos tales como los referidos a la vida, la salud, la integridad personal, al ambiente adecuado y a recibir un servicio de calidad.

Deber general del Estado de protección de los derechos En su artículo 1°, la Constitución Política del Perú señala que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Igualmente, el artículo 44° precisa que es deber del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos. Esto implica que el Estado debe realizar las acciones necesarias para evitar la afectación de los derechos de las personas, lo cual no se agota con la existencia de un orden normativo, sino que exige una conducta gubernamental que asegure la existencia de una eficaz garantía del libre ejercicio de los derechos humanos (...), *pág N° 167*.

Ante ello y más la Defensoría del pueblo, sugiere que:

Las limitaciones de este documento nos impiden abordar las explicaciones de orden social que nos pudiesen facilitar la comprensión de las causas y, por tanto, ayudar a establecer las medidas para revertir **las conductas agresivas de algunos conductores**. Empero, consideramos necesario señalar, quizá como una premisa que deberán desarrollar los investigadores sociales que, en países como el nuestro, conducir un automóvil es una expresión de mayor estatus social que puede generar la percepción de igualdad con otros conductores y de superioridad frente a los peatones.

Con relación a ello, debemos señalar que es necesario que se cuente con un Reglamento de Licencias de Conducir que, realmente, exija pruebas rigurosas para analizar al postulante en su capacidad física y emocional para manejar un vehículo automotor sin poner en riesgo a los peatones, pasajeros y conductores de vehículos. No cabe duda de que, en el ámbito vial, existe una pobre cultura y una precaria educación. Esta situación (...) El Transporte Urbano en Lima Metropolitana impone una acción estatal decidida, tendiente a fomentar que los ciudadanos adopten actitudes seguras y responsables en el transporte.

Es fundamental que la población adquiriera hábitos y se desarrollen valores ciudadanos. No basta el simple conocimiento de las normas y señales de tránsito. Consideramos que la escuela, en tanto formadora de nuestros niños, es el espacio de socialización idóneo para implantar una actitud preventiva y responsable en el transporte que sea perdurable en el tiempo. En suma, es fundamental un cambio de paradigma. En tal sentido, la educación vial debe formar parte no sólo del contenido temático que se imparte a los estudiantes en los centros educativos del país, sino de su formación.

Es imperativo incidir en la creación de hábitos de prudencia y desarrollar actitudes defensivas con relación al tráfico, mantener un comportamiento adecuado como peatón y conductor en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana. De ahí que el Ministerio de Educación debe incorporar contenidos relativos a educación vial en la currícula escolar y en la formación de los docentes.

Diario local “Los Tiempos” Bolivia, publica respecto a la promulgación de la ley del buen trato: 10 DE ABRIL 2013

La Asamblea Legislativa Departamental aprobó la Ley “Cochabamba Promotora de la Cultura del Buen Trato a Niños, Niñas y Adolescentes”, con el objetivo de prevenir, fomentar y crear un cambio

de conducta del buen trato hacia los niños, informó la asambleísta Roxana Neri.

La autoridad explicó que esta ley definirá las políticas departamentales para que la sociedad en su conjunto trate de manera digna a los niños, niñas y adolescentes. “Esta ley conmina a toda la sociedad a tratar a los niños con calidad, calidez, consideración y respeto, para asegurar su desarrollo integral en condiciones de libertad, dignidad, equidad y justicia dentro de la sociedad”, dijo.

Neri, detalló que el cumplimiento de esta normativa departamental debe coordinarse con los gobiernos municipales, el Tribunal de Justicia Departamental, el Ministerio Público y la Policía Nacional. A partir de esta ley, las instituciones deben destinar recursos económicos y humanos para cumplir la norma. Además, se debe implementar un sistema de información para obtener datos sobre la situación de violencia contra los niños. Con esta norma la Gobernación, asume el buen trato como política pública. “No se deben solucionar los conflictos con violencia”, dijo Neri. Esta norma fue aprobada hace dos semanas y será presentada hoy en la Alcaldía, para su socialización a las instituciones públicas.

El mismo DIARIO publica el 11 de abril 2013

Un grupo de Niños recibió ayer simbólicamente la Ley “Cochabamba Promotora de la Cultura del Buen Trato a Niños, Niñas y Adolescentes”, promulgada por la Asamblea Legislativa Departamental, a pocos días de conmemorarse el Día del Niño, el 12 de abril.

La responsable de la Dirección de Género Generacional de la Alcaldía, Raquel Melgar, explicó que los niños expresaron que sus derechos fundamentales son constantemente vulnerados. Uno de ellos manifestó que, a través del juego, pueden aprehender sobre sus derechos.

Los niños pidieron que, como parte de su derecho a la educación, los maestros los traten con cariño, con respeto y los escuchen. Expresaron que también quieren vivir en una ciudad segura. “Cuando salimos a jugar hay gente mayor en los parques que nos da miedo y no sabemos a quién quejarnos”, dijo uno de los representantes de los niños.

Fue un espacio bonito que permitió escuchar la voz de los niños y reflexionar sobre lo que ellos necesitan. Todos los adultos estamos en la obligación de brindarles un trato digno, tanto al interior de la familia como en espacios públicos’, expresó Melgar. La funcionaria también mencionó que la familia y su entorno son los que más vulneran los derechos de los

niños. Luego están los espacios públicos, como la escuela y el transporte público, donde **los niños son obligados a ceder el asiento o simplemente no son recogidos por los vehículos.**

La nueva ley define políticas departamentales para que la sociedad en su conjunto trate de manera digna a los niños, niñas y adolescentes (...).

Diario LOS TIEMPOS 22 de abril 2013

El director del Servicio Departamental de Gestión Social (SEDEGES), Hernán Rico, pidió a las instituciones públicas, privadas, **servicios de transporte**, hospitales y medios de comunicación, entre otros, cumplir con la ley departamental "Cochabamba, Promotora de la Cultura del Buen Trato a Niños, Niñas y Adolescentes".

La norma pretende generar una conciencia social y promover la cultura del buen trato y el vivir bien para contrarrestar la violencia, vulneración, restricción u omisión a los Derechos de niñas, niños y adolescentes, indicó la autoridad departamental.

Uno de los principios establecidos en esa ley es de la comunicación afectiva en el que estipula que todo niño, niña y

adolescente debe ser tratado con cordialidad, respeto y tiene derecho a ser escuchado y escuchar.

Pasajeros protegidos (*Los Tiempos, edición digital*)

Multas para choferes y cobradores

Gritos, música ensordecedora, subidas y bajadas al vuelo... todo parece indicar que el acostumbrado maltrato del que a diario son víctimas miles de pasajeros en el país encontrará pronta solución. Veamos cómo, cuándo y por qué.

Por: Elida Vega Tweet (0)



Son las siete de la mañana y el estridente sonido que emana del altoparlante de la coaster, con el reggaetón de moda a todo dar, termina por romper el placentero descanso de Juan, quien después de un fin de semana alborotado, va camino a su oficina. Minutos más tarde, en plena hora punta, un colorido y peruanísimo “apéguese, al fondo hay sitio”. (...)

Después de sortear algunas piernas y carteras para llegar a la puerta y poder bajar en el paradero que le corresponde, Juan no solo trata de avanzar lo más rápido que pueda sino que en su intento por hacerlo, recibe los gritos del cobrador que no encuentra mejor idea que el clásico “pie derecho, pie derecho” para apurar su bajada.

Como él, son miles los pasajeros que a diario, en combis, coaster o buses, reciben un pésimo trato al hacer uso del servicio de transporte público. Un servicio que dista mucho del que ciudadanos de otros países están acostumbrados a recibir y que, lamentablemente, se ha vuelto una innegable necesidad.

Nuevo reglamento

Frente a tales atropellos, el último 3 de enero –como regalo de Año Nuevo– la Municipalidad de Lima publicó el nuevo reglamento de transporte público que busca terminar con los abusos y excesos que, a diario, podemos apreciar en nuestras ‘aventuras’ sobre ruedas cuando transitamos por la capital.

Según la nueva reglamentación, además de las sanciones administrativas, se han creado multas para castigar a los choferes y cobradores que maltraten a sus pasajeros, como una forma de poner fin

a los abusos que se cometen contra hombres y mujeres, grandes y pequeños.

A partir de ahora (...) podrá bajar como se debe cuando llegue a su paradero, olvidándose del no menos famoso “pisa, pisa”. Pero, lo que es mejor, no verá cómo escolares, ancianos y discapacitados son ignorados cuando tratan de abordar una unidad de transporte urbano.

Golpe al bolsillo

Según el nuevo reglamento de transporte público, el maltrato físico o verbal al pasajero de un vehículo o a un transeúnte será castigado con una multa que corresponde al 20% de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT), lo que equivale a S/. 720, monto que tendrá que ser asumido por el chofer o el cobrador, según sea el caso. Acostumbrados a llenar las unidades de transporte al tope, no importando la vida de quien queda colgado en las puertas, choferes y cobradores también serán sancionados con S/. 720 en caso arriesguen la vida de los pasajeros al poner en riesgo la integridad de quien queda colgado de la puerta de la combi, coaster u ómnibus.

Pero no son las únicas sanciones, los famosos “correos” y “temerosas maniobras” que realizan los choferes con la intención de

ganar más pasajeros, también acarrearán multas tanto para las empresas de transporte (20% de la UIT: S/. 720) como para el chofer (3% de la UIT: S/. 180), quien además corre el riesgo de que su licencia de conducir sea suspendida por un lapso de 15 días.

La letra con sangre entra

Y, como decían nuestros antepasados, si “la letra con sangre entra”, en este caso se espera que el reglamento con multas también entre. De esta manera se busca evitar que centenares de escolares, discapacitados y mujeres embarazadas queden a la merced de la delincuencia que reina en las calles debido a que las unidades de transporte se niegan a recogerlos.

Con el nuevo reglamento, esta falta será sancionada con una multa de 20% de la UIT: S/.720 para la empresa de transporte y de 3% de la UIT: S/. 180 para el chofer que manejaba el vehículo.

De igual forma, detener la combi, la coaster o el ómnibus en la vía pública a la espera de la luz roja para ganar tiempo y recoger más pasajeros también ocasionará una amonestación económica para la empresa que tendrá que pagar una multa de S/. 720.

Hecha la Ley, ¿hecha la trampa?

Muy a pesar del efecto disuasivo que puedan tener las multas para choferes, cobradores y para las propias empresas de transporte, solo queda esperar –como señalan muchos pasajeros– que en esta oportunidad las sanciones se cumplan, puesto que de nada vale que generen onerosos castigos si la situación continúa siendo la misma (...)

Luis Quispe Candia, director de la ONG Luz Ámbar, destacó la importancia de que las empresas de transporte asuman su responsabilidad en las infracciones, pero también saludó que se establezcan responsabilidades tanto para las empresas como para los propietarios, los choferes y los cobradores.

Así las cosas, solo queda esperar que el tan mentado nuevo reglamento se cumpla a cabalidad y que choferes y cobradores entiendan que lo que brindan es un servicio y, como tal, deben saber diferenciar en el trato que le dan a las personas que hacen uso de este. (...).

La voz de los pasajeros

En aras de escuchar la opinión de los afectados: los pasajeros, Generación recogió algunos comentarios:

- *“Excelente medida, esperemos que se acate y el gobierno no se deje intimidar por manifestaciones de estos ignorantes y asesinos. Todo el Perú apoya la medida. Felicitaciones, ¡ya era hora!”*. Manuel.

- *“Estas leyes son pura mentira. El nuevo reglamento de tránsito decía mucho sobre el transporte público y en la realidad los choferes hacen lo que les da la gana en las narices de la Policía, que no hace absolutamente nada. Son puras esperanzas sin solución”*. Wendy.

- *“La verdad es que soy muy escéptico sobre la viabilidad de la norma a pesar de que deseo fervientemente que sea una realidad, pero es que hemos llegado a un punto en el que para hacer algo, debemos consultarle a medio mundo (prensa, TC, Congreso, ONG, etc.) antes de que ellos condenen y hasta encarcelen a quienes quieren solucionar un problema”*. Alberto.

- *“El abuso y el maltrato físico en Perú por parte de los transportistas era insostenible. Ojalá que con esto los choferes y cobradores aprendan a ser menos agresivos y den mejor trato al público que les da de comer. Ahora solo falta chequear las leyes o ver como se combate los pactos entre los choferes/cobradores con los ladronzuelos de buses”*. Mariana.

Sin embargo, realizada la búsqueda del citado “Nuevo Reglamento de Transporte Urbano Público” para la ciudad de Lima, se refiere a lo

emitido el año 2012 mediante Ordenanza, y con el ánimo de modificar la autoridad edil, invita a la población mediante el siguiente aviso, con el que demostramos la no emisión de la reglamentación en el presente ejercicio 2015.<http://www.generacion.com/magazine/946/>



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO

COMUNICADO

LA GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO, COMUNICA AL PÚBLICO EN GENERAL QUE SE ENCUENTRA EVALUANDO LAS MODIFICACIONES A LA NORMATIVIDAD QUE REGULA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LIMA METROPOLITANA, EN ESE SENTIDO INVITA A TODAS LAS PERSONAS NATURALES O JURÍDICAS INTERESADAS EN PRESENTAR SUS APORTES Y/O SUGERENCIAS A LAS ORDENANZAS VIGENTES.

EN TAL SENTIDO, SÍRVANSE PRESENTAR SUS APORTES Y/O SUGERENCIAS A TRAVÉS DEL CORREO INSTITUCIONAL legalgtu@munlima.gob.pe, HASTA EL 29 DE MAYO DEL PRESENTE.

Lima, 19 de marzo de 2015

2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

2.3.1 El interés superior del niño

La plena satisfacción integral de sus derechos. Así, “sólo lo que se considera derecho puede ser interés superior”. Al respecto “implica lograr la máxima satisfacción de todos sus derechos –siempre que sea posible- y la menor restricción de ellos, refiere CILLERO BRUÑO, Miguel. Ob.cit., pág.78.

2.3.2. CCONNA

Consejo consultivo de Niñas, Niños y Adolescentes (CCONNA), es una instancia consultiva de la Dirección General de Niñas, Niños y Adolescentes creada a través de la Resolución Ministerial N°355-2009-MIMDES, hoy Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP).

El CCONNA se creó para ser integrados por niñas, niños y adolescentes representantes de todos los departamentos y regiones del país con la finalidad de participar en la formulación de políticas públicas en materia de niñez y adolescencia emitiendo opiniones, observaciones y elevando propuestas a la Dirección Nacional de Niños y Adolescencia (DINNA).

2.3.3. Castigo físico y humillante

Concepto

El castigo físico es una forma de violencia generalmente aceptada por la sociedad, utilizada con el fin de educar o corregir una conducta no deseable en el niño o la niña. Estas formas de castigo suelen manifestarse con golpes (con la mano o con algún objeto), patadas, sacudidas, tirones de pelo y provocación de quemaduras entre otros.

El Comité de los Derechos del Niño, otorga la siguiente definición: “todo castigo en el que se utilice la fuerza física y que tenga por objeto causar cierto grado de dolor o malestar, aunque sea leve. En la mayoría de los casos se trata de pegar a los niños (‘manotazos’, ‘bofetadas’, ‘palizas’),

con la mano o con algún objeto –azote, vara, cinturón, zapato, cuchara de madera, etc.- Pero, también puede consistir en, por ejemplo, dar puntapiés, zarandear, o empujar a los niños, arañarlos, pellizcarlos, morderlos, tirarles del pelo o de las orejas, obligarlos a ponerse en posturas incómodas, producirles quemaduras, obligarlos a ingerir alimento hirviendo u otros productos (por ejemplo lavarles la boca con jabón u obligarlos a tragar alimentos picantes).

El Comité opina que el castigo físico o corporal es siempre degradante. Además hay otras formas de castigo que no son físicas, pero que son igualmente crueles y degradantes, y por lo tanto incompatibles con la Convención. Entre éstas se cuentan, por ejemplo, los castigos en que se menosprecia, se humilla, se denigra, se convierte en chivo expiatorio, se amenaza, se asusta o se ridiculiza al niño”.

Save the Children, Suecia. En su obra: “Extranet de Lucha contra el castigo físico y humillante hacia los niños y niñas”, señala el autor que: el castigo físico y cualquier forma de castigo humillante o degradante es una forma social y legalmente aceptada de violencia contra los niños y niñas que vulnera sus derechos fundamentales a la integridad física y la dignidad humana. El castigo físico y humillante puede adoptar diversas maneras incluyendo dos categorías de castigo que pueden ocurrir juntos

o separados: Castigo físico, o la amenaza del mismo, que incluye golpear a un niño con la mano o con un objeto (como un palo, un cinturón, un látigo, un zapato) patear, sacudir o lanzar a un niño, tirarle del pelo, forzarlo a estar en una posición humillante o dolorosa o forzarlo a hacer excesivo ejercicio físico o quemarlo. Castigo degradante o humillante, que toma diversas formas, como el castigo psicológico, el abuso verbal, la ridiculización, aislar o ignorar a un niño o niña.

<http://extranet.acabarcastigo.org/web/quees/>

En ese sentido el castigo humillante, también denominado emocional, se caracteriza por degradar y humillar a quien lo padece mediante el abuso verbal, las amenazas, la ridiculización y el aislamiento o la ignorancia del niño, la niña o el adolescente. Generalmente, esta forma de castigo ocurre conjuntamente con el castigo físico.

2.3.4. DEMUNA

Es un compuesto de las primeras sílabas de las palabras: Defensoría Municipal del Niño y del Adolescente.

Es un servicio gratuito encargado de proteger, promover, atender y vigilar el cumplimiento estricto de los derechos humanos de los niños, niñas y adolescentes. Una de sus funciones es conocer la situación de los niños y adolescentes que se encuentran en instituciones públicas y

privadas. Intervenir cuando estén en conflicto sus derechos a fin de hacer prevalecer su interés superior del niño y adolescente.

2.3.5. El niño como sujeto de derechos

Los niños, niñas y adolescentes, sin excepción, independientemente de su raza, género, idioma, religión. Lugar de nacimiento, etnia, capacidades, habilidades, opinión política o de otra índole, deben gozar de todos los derechos que la ley les otorga, y es función del Estado y sus instituciones protegerlos de toda forma de discriminación.

2.3.6. Violencia

Uso del poder en forma negativa. Impuesto sin aceptación de la persona que se vuelve víctima y que genera un daño sobre la misma.

2.3.7. Poder

Es la capacidad para afectar en el desarrollo propio y/o de otro individuo que se encuentra por detrás de la autoridad y la violencia.

Cuando las personas toman conciencia de las dinámicas de poder que subyacen de las distintas relaciones, pueden lograr reconocer desde sus propias conductas violentas hasta cuando se cruza el límite de la violencia.

2.3.8. Abuso y abuso sexual infantil

Concepto

Save th Children en su obra “Criar sin violencia, todos y todas podemos” señala:

El abuso es definido como la “exposición que pone en peligro la vida o salud de la persona bajo su autoridad, guarda o vigilancia, para fines d educación, enseñanza, tratamiento o custodia, ya sea privándola de alimentación o cuidados indispensables o sometiéndola a trabajo excesivo o uso inadecuado de medios de corrección o disciplina” En este sentido, el abuso contra los niños y las niñas se lee como toda forma de violencia contra ellos/as cuando es cometida por una persona que s su responsable, o tiene poder sobre ellos/as, y que es alguien en quien los niños y niñas deberían poder confiar. (Pág.22).

Formas de abuso:

1) Abuso físico

Son actos cometidos por individuos responsables del cuidado de niños o niñas que causan daños físicos o permiten el daño con el fin de herir, lesionar o destruir a los/las niños/as o adolescentes dejando o no marcas evidentes.

2) Abuso emocional

Se vincula al fracaso en proporcionar el ambiente adecuado y de

amparo e incluye acciones que provocan efectos adversos sobre la salud y el desarrollo emocional de los niños y las niñas. Algunos de estos son: rechazo, faltas de respeto, discriminación, desvalorización, amenazas, intimidación y exposición al ridículo.

3) La negligencia

Es un acto de omisión por parte de la persona encargada o responsable del niño o niña, en proveer las necesidades básicas para su desarrollo en una o más de una de las siguientes áreas: educación, salud, desarrollo emocional, nutrición, abrigo, condiciones dignas y seguras de vida entre otras. En este punto en particular, se hace la distinción de los casos de pobreza y/o indigencia en donde solo se considera negligencia si existen los recursos necesarios y están a disposición para que se atiendan dichas necesidades.

4) Abuso sexual infantil (ASI)

Que responde a la imposición de actos sexuales, a través de la interacción por contacto físico entre un niño/a y un adulto, que se realiza para la gratificación sexual de este último. El abuso sexual abarca comportamientos que van desde el exhibicionismo hasta los tocamientos o la penetración anal y/o vaginal. Generalmente se da en un contexto cerrado, como por ejemplo el hogar.

Sin embargo, no necesariamente el abuso sexual infantil involucra

el contacto físico. Existen algunas formas de abuso sin contacto físico, como lo refiere Save the Children en su obra “Abuso sexual infantil y explotación sexual infantil. Parámetros para el cubrimiento periodístico”, son las siguientes:

- a) Hacer comentarios sexuales frente al niño o niña.
- b) Obligar al niño o niña a mostrar sus genitales o a ver los genitales del otro/a.
- c) Masturbarse frente al niño o niña u obligarle a que lo haga frente al abusador o abusadora.
- d) Mostrarle al niño o niña fotos, revistas o películas pornográficas.
- e) Utilizar al niño o niña para la elaboración de material pornográfico.
- f) Tener relaciones sexuales en presencia de un niño o niña. Es importante aclarar que aunque los adultos no tengan intención de abusar sexualmente de él o ella, el hecho de tener relaciones sexuales en su presencia produce un daño importante, debido a que no tienen la madurez física ni psicológica para comprender lo que sucede.

El abuso infantil (ASI), tiene algunos elementos importantes de resaltar, según Carlos García Suárez y otros, Save the Children Suecia, Bogotá 2006(pág. 17) en su obra: “Abuso sexual infantil y explotación sexual comercial infantil en América Latina y el Caribe”, y son los

siguientes:

- a) El poder y el dominio que ejerce el adulto sobre el niño o niña con fines de gratificación sexual.
- b) El uso de amenazas, engaño, coerción, soborno y fuerza física.
- c) La vulnerabilidad y dependencia del niño o niña.
- d) La pérdida del respeto y la traición de la confianza.
- e) El rompimiento de barreras emocionales y físicas.
- f) Mantenimiento del secreto y otras estrategias que atrapan al niño o a la niña. Inhabilidad del niño o niña para comprender lo que está pasando.
- g) No existe el consenso. El niño o la niña no tienen opción, no pueden ni saben cómo detener o evitar el abuso.
- h) Usualmente la incidencia del abuso no se da en un solo episodio; por el contrario, progresa a través del tiempo.

Existen algunas condiciones particulares que actúan como Factores de Riesgo para el abuso sexual infantil. Algunas de ellas son:

1) Personales:

- Baja autoestima y timidez.
- Desinformación sobre su sexualidad.
- Víctima de maltrato.

- Sumisión a los adultos.
- Permanecer solo o sola por mucho tiempo.

2) Familiares:

- Abandono físico, material y afectivo.
- Violencia familiar.
- Falta de comunicación.
- Alcoholismo.
- Drogadicción.

3) Socioeconómicas:

- Machismo que reduce a niños, niñas y adolescentes a ser objetos sexuales.
- Sexo como tabú.
- Hacinamiento.
- Promiscuidad.
- Relaciones de poder del abusador sobre la víctima (entre adultos y niños, hombres y mujeres).
- Castigo como forma de crianza. (pág. 17)

2.3.9. Atención preferente

Término compuesto dispuesto por la Ley 27408 y su modificatoria Ley N°28683, LEY QUE ESTABLECE LA ATENCIÓN PREFERENTE A LAS MUJERES EMBARAZADAS, LAS NIÑAS, NIÑOS, LOS ADULTOS

MAYORES, EN LUGARES DE ATENCIÓN AL PÚBLICO Artículo 1º.-
Modificación. Modifíquese el artículo único de la Ley N° 27408. Ley que establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público, el que queda redactado con el siguiente texto:

Artículo 1º.- Objeto de la Ley Dispónese que en los lugares de atención al público las mujeres embarazadas, las niñas, niños, las personas adultas mayores y con discapacidad, deben ser atendidas y atendidos preferentemente. Asimismo, los servicios y establecimientos de uso público de carácter estatal o privado deben implementar medidas para facilitar el uso y/o acceso adecuado para las mismas.

2.3.10. Asiento reservado

Artículo 45.- Reservación de asientos preferenciales en los vehículos públicos. El CONADIS coordinará con el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y las Municipalidades a fin de que los vehículos de transporte público reserven asientos preferenciales cercanos y accesibles para el uso de personas con discapacidad.



Estando clara la Ley que establece en su Art. 45, reservar asientos preferenciales para personas con discapacidad y el artículo único de la ley N°28683 establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público. Sin embargo, por ejemplo, encontramos disposiciones como el que emite la municipalidad metropolitana de Lima la Resolución Directoral Municipal N°081-01-MML/DMTU, con el siguiente texto:

“Los asientos reservados son dirigidos para uso preferencial de:

- Personas con Discapacidad
- Mujeres Embarazadas y/o con niños en brazos
- Ancianos”

Tal como podemos apreciar las imágenes que muestra uno de los vehículos de transporte público urbano de pasajeros. De igual manera estos diseños se han difundido por todo el país, sin que se cumpla la atención preferente en reservar asientos para los niños y niñas en estos vehículos.

http://www.minedu.gob.pe/files/266_201109141525.pdf

<http://www.inclusion-ia.org/espa%F1ol/Norm/RDM081-01-MML-DMTU.htm>

<https://reconocetusderechos.wordpress.com/2011/09/21/el-asiento-reservado/>

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Descriptivo relacional explicativo, porque se evaluaron las variables para describirlas; de igual modo para establecer correlación entre ambas y explicar sus influencia.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO

3.2.1. La Población

La población está constituida por todos los conductores y sus respectivos cobradores de las líneas de transporte público urbano que brindan el servicio en el distrito Alto de la Alianza, y 2,290 alumnos del nivel secundario de la modalidad de menores que estudian en las I. E. Guillermo Auza Arce, Víctor Raúl Haya de la Torre, José de San Martín, y Fortunato Zora Carvajal y que son usuarios del servicio de transporte.

3.2.2. La Muestra

Por la naturaleza de la investigación, se trabajará con transportistas, cobradores y alumnos como unidades de estudio; para poder relacionar la de los primeros con el nivel de maltrato social que presenten los alumnos de la II.EE. en mención.

Para definir el tamaño de la muestra estratificada proporcional de las cinco instituciones educativas se considerará el 95% de confianza ($Z = 1,96$), una varianza máxima que asegure un tamaño suficientemente grande ($PQ=0,25$) y un error de muestreo de 5% ($d=0,05$), con un error previsto de 0,05 unidades en el promedio de calificación. Ésta se va a obtener con la fórmula.

a) Para alumnos

Aplicando estadística para la generación de la muestra, para cuando la población de alumnos es finita. Resulta una muestra de 328 alumnos.

$$N = \frac{z^2 N p q}{e^2 (N - 1) + z^2 p q}$$

De donde:

N = Tamaño de población = 2,290

Z = Valor crítico normal 1,96 para 95% de confianza.

$Q^2 = PQ$ = Varianza de la calificación de los atributos.

E = Error previsto entre la media teórica y la empírica = 0.05

En consecuencia:

El tamaño de la muestra es de 328 alumnos según el siguiente detalle:

	POBLACIÓN ESTUDIANTIL	MUESTRA
Guillermo Auza Arce	445	64
Víctor Raúl Haya de la Torre	316	45
José de San Martín	645	92
Manuel de Mendiburu	316	45
Fortunato Zora Carvajal	568	81
TOTAL	2,290	328

b) Para conductores y cobradores

Aplicando estadística para la generación de la muestra, para cuando la población de conductores o cobradores es finita. Resulta una muestra de 328 conductores o cobradores.

En consecuencia:

$$N = \frac{z^2 N p q}{e^2 (N - 1) + z^2 p q}$$

El tamaño de la muestra es de 217 conductores o cobradores según el siguiente detalle:

No.	No. RUTA	CONDUCTORES O COBRADORES	Muestra
01	01	40	16
02	203	35	14
03	06	31	12
04	102	32	13
05	15	41	16
06	08	39	16
07	14	33	13
08	11	27	11
09	13	34	14
10	3 A	24	10
11	3 B	24	10
12	202	29	12
13	09	13	05
14	22	20	08
15	05	36	14
16	35	26	10
17	92 A	28	11
18	92 B	30	12
TOTAL		542	217

La selección de las unidades de la muestra se hará a través de un muestreo aleatorio, estratificado en función al detalle alcanzado en las tablas anteriores.

3.3 VARIABLES DE ESTUDIO Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

3.3.1 Variable independiente:

Variable Independiente	Indicadores	Escala
LA ACTITUD DEL CHOFER Y COBRADOR DE SERVICIO PÚBLICO	Cuando ven estudiantes en paraderos se pasan de frente	Actitud:
	Se hacen los apurados o que están atrasados en su hora	Muy negativa
	Tratan de no dejar subir estudiantes en horas punta	Negativa
	Ante reclamos, les hablan groserías	Positiva
	Están desaseados	
	Se quejan por los 20 céntimos que pagan los estudiantes	Positiva
	Son poco educados	
	Sus unidades vehiculares son viejas y desaseadas	Muy positiva

3.3.2 Variable dependiente

Variable Independiente	Dimensiones	Indicadores	Escala
EL TRATO QUE RECIBEN LOS ESTUDIANTES DE SECUNDARIA DURANTE SU TRANSPORTE	Respeto corporal y físico	Golpeados al subir o bajar Son levantados del asiento Los transportan apiñados Tiran sus pertenencias Les quitan sus cosas	Trato:
	Trato verbal apropiado	Les riñen al subir o bajar Riñas para dejar el asiento Les dicen palabras soeces Se burlan ante sus reclamos	Muy adecuado
	Trato sin malicia o acoso sexual	Les tocan al subir o bajar Les miran maliciosamente Piropos subidos de tono	Adecuado
	Trato psicológico, sin discriminación	Son abandonados en los paraderos Usan apelativos de cholito u otros Insultos por pagar poco No les dan el vuelto completo Les dejan lejos de los paradero Pocos ciudadanos les defiende El bus no les recoge en horas punta Afectan su bienestar cotidiano	Poco adecuado Inadecuado

3.4 RECOLECCIÓN DE DATOS

La recolección de datos se desarrolló en forma personal y de primera fuente. En primer lugar se aplicó guía de observación en las distintas unidades de las líneas de transporte que brindan el servicio en el distrito de Alto de la Alianza. Seguidamente se suministró el cuestionario valorado a los alumnos de las instituciones educativas seleccionadas para esta investigación.

3.5 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

La información recopilada fue procesada con la ayuda de software computarizado. Para la presentación de los datos se demuestran a través de gráficas y cuadros estadísticos.

Para establecer la relación entre las variables se trabajará con la prueba de Chi Cuadrado. Para la interpretación de los datos se utilizarán procesos estadísticos.

El análisis de resultados se efectúa en correspondencia entre los resultados arribados en la presente tesis con el marco teórico, los objetivos e hipótesis formuladas.

3.6 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Se empleará la técnica de la observación para evaluar la actitud de los conductores y cobradores del transporte público urbano y como instrumento, se utilizará una guía de observación.

Para establecer si los alumnos de las I. E. del distrito de Alto de la Alianza sufren maltrato social, se trabajará con la técnica de la encuesta, debiendo elaborar para tal fin, como instrumento, un cuestionario.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 DATOS GENERALES DE LAS UNIDADES DE ANÁLISIS.

Se presentan datos generales de la distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza.

Tabla 1

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según colegio de procedencia.

Instituciones Educativas	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Guillermo Auza Arce	52	26,5	26,5	26,5
Fortunato Zora Carbajal	54	27,6	27,6	54,1
Válidos VíctorRaúl Haya de la Torre	39	19,9	19,9	74,0
Don José de San Martín	51	26,0	26,0	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 2

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según grado de instrucción.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Segundo año	34	17,3	17,3	17,3
Válidos Tercer año	162	82,7	82,7	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 3

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según edad.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
13	12	6,1	6,1	6,1
14	75	38,3	38,3	44,4
Válidos 15	77	39,3	39,3	83,7
16	31	15,8	15,8	99,5
18	1	,5	,5	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 4

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según sexo.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Masculino	87	44,4	44,4	44,4
Femenino	109	55,6	55,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

4.2 LA VARIABLE INDEPENDIENTE: LA ACTITUD DEL CHOFER Y COBRADOR DE SERVICIO PÚBLICO URBANO

Aquí se presenta la Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la Actitud que percibe por parte de los transportistas.

Tabla 5

Actitud: Ven alumnos y se pasan de frente.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	21	10,7	10,7	10,7
Muchas veces	47	24,0	24,0	34,7
A veces	84	42,9	42,9	77,6
Pocas veces	37	18,9	18,9	96,4
Nunca	7	3,6	3,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 6

Actitud: Se hacen los apurados.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	54	27,6	27,6	27,6
Muchas veces	69	35,2	35,2	62,8
A veces	50	25,5	25,5	88,3
Pocas veces	20	10,2	10,2	98,5
Nunca	3	1,5	1,5	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 7

Actitud: Hablan con groserías.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	33	16,8	16,8	16,8
Muchas veces	31	15,8	15,8	32,7
A veces	68	34,7	34,7	67,3
Pocas veces	46	23,5	23,5	90,8
Nunca	18	9,2	9,2	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 8

Actitud: Están desaseados.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	31	15,8	15,8	15,8
Muchas veces	42	21,4	21,4	37,2
A veces	68	34,7	34,7	71,9
Pocas veces	44	22,4	22,4	94,4
Nunca	11	5,6	5,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 9

Actitud: Los transportistas jóvenes son más groseros.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	21	10,7	10,7	10,7
Muchas veces	36	18,4	18,4	29,1
A veces	71	36,2	36,2	65,3
Pocas veces	53	27,0	27,0	92,3
Nunca	15	7,7	7,7	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 10

Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la **Actitud** que percibe por parte de los transportistas.

Actitud	Frecuencia	Porcentaje
Válidos Actitud Negativa	138	70,4
Válidos Actitud Positiva	58	29,6
Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

4.3 VARIABLE DEPENDIENTE: EL TRATO QUE RECIBEN LOS ESTUDIANTES DE SECUNDARIA DURANTE SU TRANSPORTE

4.3.1 Respeto corporal o físico

En este apartado se presenta la distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundario del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato físico** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Tabla 11

Los recogen o bajan del vehículo sin estacionarse completamente.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	37	18,9	18,9	18,9
Muchas veces	64	32,7	32,7	51,5
A veces	54	27,6	27,6	79,1
Pocas veces	31	15,8	15,8	94,9
Nunca	10	5,1	5,1	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 12

Los golpean al subir o bajar.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	8	4,1	4,1	4,1
Muchas veces	10	5,1	5,1	9,2
A veces	41	20,9	20,9	30,1
Pocas veces	39	19,9	19,9	50,0
Nunca	98	50,0	50,0	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 13

Los empujan al subir o bajar.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	15	7,7	7,7	7,7
Muchas veces	39	19,9	19,9	27,6
A veces	47	24,0	24,0	51,5
Pocas veces	54	27,6	27,6	79,1
Nunca	41	20,9	20,9	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 14

Los levantan del asiento.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	46	23,5	23,5	23,5
Muchas veces	49	25,0	25,0	48,5
A veces	49	25,0	25,0	73,5
Pocas veces	34	17,3	17,3	90,8
Nunca	18	9,2	9,2	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 15

Les tiran las cosas (mochilas)

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	5	2,6	2,6	2,6
Muchas veces	8	4,1	4,1	6,6
A veces	22	11,2	11,2	17,9
Pocas veces	30	15,3	15,3	33,2
Nunca	131	66,8	66,8	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 16

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	6	3,1	3,1	3,1
Muchas veces	6	3,1	3,1	6,1
A veces	10	5,1	5,1	11,2
Pocas veces	14	7,1	7,1	18,4
Nunca	160	81,6	81,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla17

Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes de secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato físico** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer		Actitud del cobrador		Total
		Negativa	Positiva	
Negativa	N	41	97	138
	%	20,9	49,5	70,4
Positiva	N	0	58	58
	%	0,0	29,6	29,6
Total	N	41	155	196
	%	20,9	79,1	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

4.3.2 Trato verbal apropiado

En este apartado se presenta la distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundario del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato verbal del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Tabla 18

No les permiten ocupar un asiento.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	18	9,2	9,2	9,2
Muchas veces	34	17,3	17,3	26,5
A veces	49	25,0	25,0	51,5
Pocas veces	55	28,1	28,1	79,6
Nunca	40	20,4	20,4	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla19

Les riñen al subir o bajar del bus.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	22	11,2	11,2	11,2
Muchas veces	28	14,3	14,3	25,5
A veces	41	20,9	20,9	46,4
Pocas veces	56	28,6	28,6	75,0
Nunca	49	25,0	25,0	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 20

Les riñen para levantarse del bus.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	16	8,2	8,2	8,2
Muchas veces	26	13,3	13,3	21,4
A veces	54	27,6	27,6	49,0
Pocas veces	52	26,5	26,5	75,5
Nunca	48	24,5	24,5	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 21

Les riñen para avanzar al fondo del bus.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	45	23,0	23,0	23,0
Muchas veces	51	26,0	26,0	49,0
A veces	48	24,5	24,5	73,5
Pocas veces	39	19,9	19,9	93,4
Nunca	13	6,6	6,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 22

Les dicen malas palabras.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	13	6,6	6,6	6,6
Muchas veces	19	9,7	9,7	16,3
A veces	39	19,9	19,9	36,2
Pocas veces	39	19,9	19,9	56,1
Nunca	86	43,9	43,9	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 23

Se burlan de los alumnos.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	5	2,6	2,6	2,6
Muchas veces	10	5,1	5,1	7,7
A veces	29	14,8	14,9	22,6
Pocas veces	36	18,4	18,5	41,0
Nunca	115	58,7	59,0	100,0
Total	195	99,5	100,0	
Perdidos Sistema	1	,5		
Total	196	100,0		

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 24

Dicen que por 0,20 ctvs., no deben ocupar un asiento.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	48	24,5	24,5	24,5
Muchas veces	22	11,2	11,2	35,7
A veces	27	13,8	13,8	49,5
Pocas veces	31	15,8	15,8	65,3
Nunca	68	34,7	34,7	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 25

Dicen que siempre deben pagar con sencillo, de lo contrario, se quedan con el vuelto.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	62	31,6	31,6	31,6
Muchas veces	42	21,4	21,4	53,1
A veces	29	14,8	14,8	67,9
Pocas veces	29	14,8	14,8	82,7
Nunca	34	17,3	17,3	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 26

Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato verbal** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer		Maltrato verbal		Total
		Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa	N	71	67	138
	%	36,2	34,2	70,4
Actitud positiva	N	2	56	58
	%	1,0	28,6	29,6
Total	N	73	123	196
	%	37,2	62,8	100,0

Fuente: Elaboración propia - 2015

4.3.3 Trato sin malicia o acoso sexual

En este apartado se presenta la distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundario del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el maltrato sexual del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Tabla 27

Les tocan al subir o bajar del bus.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	15	7,7	7,7	7,7
Muchas veces	13	6,6	6,6	14,3
A veces	26	13,3	13,3	27,6
Pocas veces	24	12,2	12,2	39,8
Nunca	118	60,2	60,2	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 28

Les miran el cuerpo con malicia.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	16	8,2	8,2	8,2
Muchas veces	12	6,1	6,1	14,3
A veces	43	21,9	21,9	36,2
Pocas veces	42	21,4	21,4	57,7
Nunca	83	42,3	42,3	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 29
Les lanzan piropos subidos de tono.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Siempre	29	14,8	14,8
	Muchas veces	19	9,7	24,5
	A veces	22	11,2	35,7
	Pocas veces	28	14,3	50,0
	Nunca	98	50,0	100,0
	Total	196	100,0	100,0

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 30

Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato sexual** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer		Maltrato sexual		Total
		Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa	N	43	95	138
	%	21,9	48,5	70,4
Actitud positiva	N	2	56	58
	%	1,0	28,6	29,6
Total	N	45	151	196
	%	23,0	77,0	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

4.3.4 Trato psicológico y sin discriminación

En este apartado se presenta la Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundario del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y discriminación del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Tabla 31

Les insultan de cholito o serranito.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	5	2,6	2,6	2,6
Muchas veces	7	3,6	3,6	6,1
A veces	10	5,1	5,1	11,2
Pocas veces	15	7,7	7,7	18,9
Nunca	159	81,1	81,1	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 32

Les insultan por pagar poco.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	11	5,6	5,6	5,6
Muchas veces	11	5,6	5,6	11,2
A veces	25	12,8	12,8	24,0
Pocas veces	39	19,9	19,9	43,9
Nunca	110	56,1	56,1	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 33

No les dan el vuelto completo.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	40	20,4	20,4	20,4
Muchas veces	42	21,4	21,4	41,8
A veces	42	21,4	21,4	63,3
Pocas veces	46	23,5	23,5	86,7
Nunca	26	13,3	13,3	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 34

Les dejan lejos del paradero.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	26	13,3	13,3	13,3
Muchas veces	30	15,3	15,3	28,6
A veces	71	36,2	36,2	64,8
Pocas veces	42	21,4	21,4	86,2
Nunca	27	13,8	13,8	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 35

La gente no les defiende.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	31	15,8	15,8	15,8
Muchas veces	31	15,8	15,8	31,6
A veces	28	14,3	14,3	45,9
Pocas veces	48	24,5	24,5	70,4
Nunca	58	29,6	29,6	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 36

El bus no les recoge.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos Siempre	22	11,2	11,2	11,2
Muchas veces	31	15,8	15,8	27,0
A veces	67	34,2	34,2	61,2
Pocas veces	50	25,5	25,5	86,7
Nunca	26	13,3	13,3	100,0
Total	196	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla37

Resumen. Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y **discriminación** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer	Discriminación		Total
	Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa N	52	86	138
%	26,5	43,9	70,4
Actitud positiva N	3	55	58
%	1,5	28,1	29,6
Total N	55	141	196
%	28,1	71,9	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

4.4 PRUEBA DE HIPÓTESIS

4.4.1 Prueba de hipótesis específica

a) **Primera hipótesis específica:** La actitud del chofer y cobrador de servicio público en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es negativa.

Iniciemos observando la siguiente tabla 38:

Tabla 38

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la **Actitud** que percibe por parte de los transportistas.

Actitud	Frecuencia	Porcentaje
Actitud Negativa	138	70,4
Válidos Actitud Positiva	58	29,6
Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia - 2015

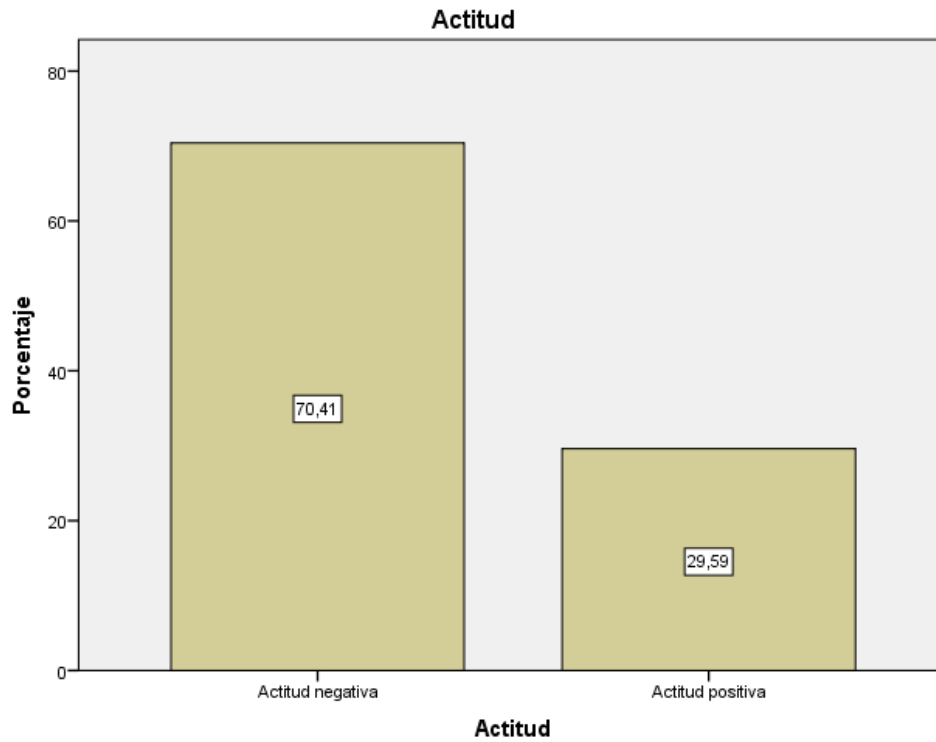


Figura 1: Se percibe que la actitud del chofer y del cobrador de servicio público en el distrito Alto de la Alianza de Tacna no es la más adecuada como se muestra en la tabla 38, es negativa en 70,4 %.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Con lo anterior se prueba la primera Hipótesis Específica.

b) SEGUNDA HIPÓTESIS ESPECÍFICA: El trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es poco adecuado por el chofer y cobrador de servicio público.

Ahora observemos las tablas 39 ala 42:

Tabla 39

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la **forma de maltrato corporal o físico** que recibe cuando viaja en los microbuses.

Maltrato corporal o físico	Frecuencia	Porcentaje
Actitud Negativa	41	20,9
Válidos Actitud Positiva	155	79,1
Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

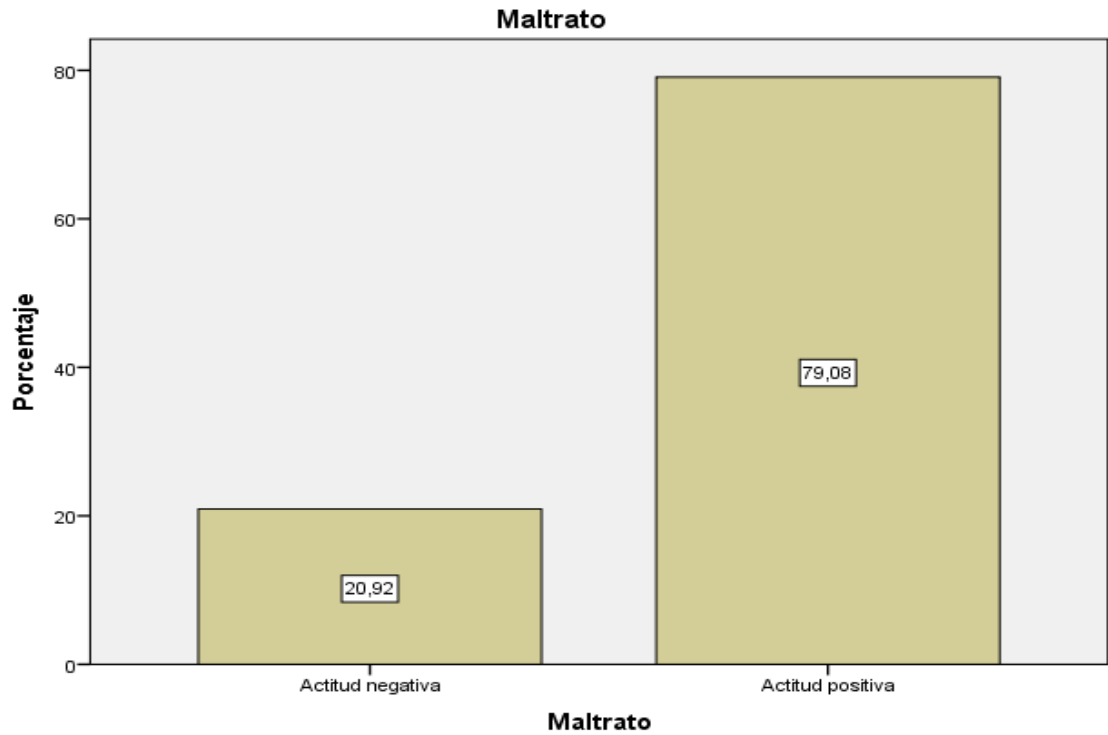


Figura 2: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la **forma de maltrato corporal o físico** que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 40

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **maltrato verbal** que recibe cuando viaja en los microbuses.

	Maltrato verbal	Frecuencia	Porcentaje
Válidos	Actitud negativa	73	37,2
	Actitud positiva	123	62,8
	Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia - 2015

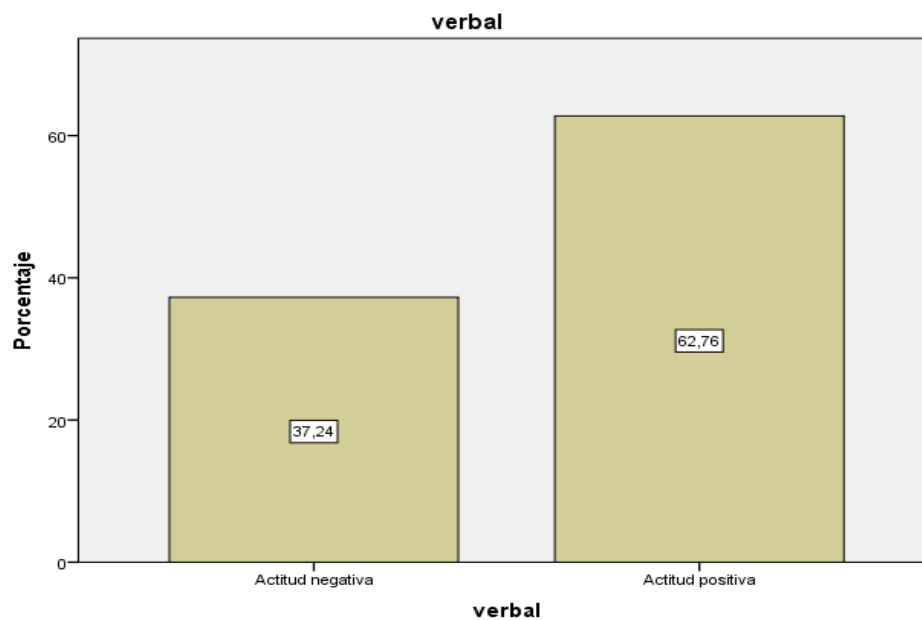


Figura 3: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **maltrato verbal** que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 41

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **maltrato** sexual que recibe cuando viaja en los microbuses.

Maltrato sexual	Frecuencia	Porcentaje
Actitud negativa	45	23,0
Válidos Actitud positiva	151	77,0
Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia – 2015

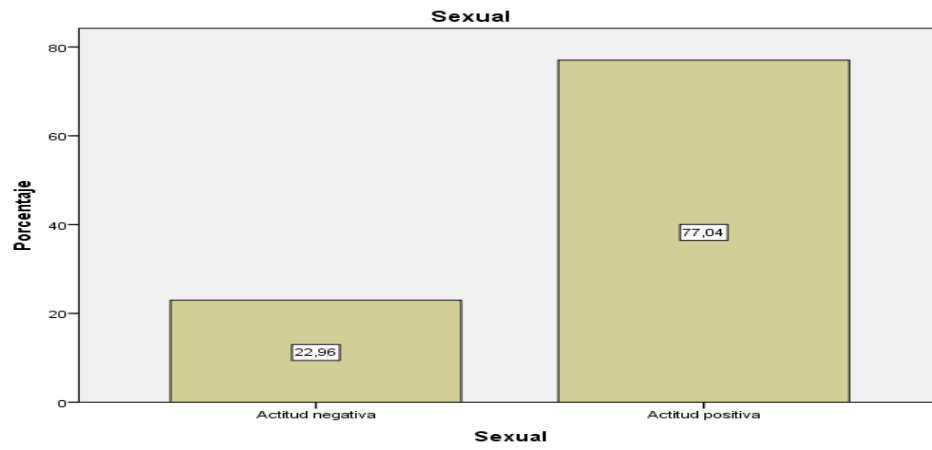


Figura 4: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **maltrato** sexual que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 42

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **discriminación** que reciben cuando viajan en los microbuses.

Discriminación	Frecuencia	Porcentaje
Actitud negativa	55	28,1
Válidos Actitud positiva	141	71,9
Total	196	100,0

Fuente: Elaboración propia - 2015

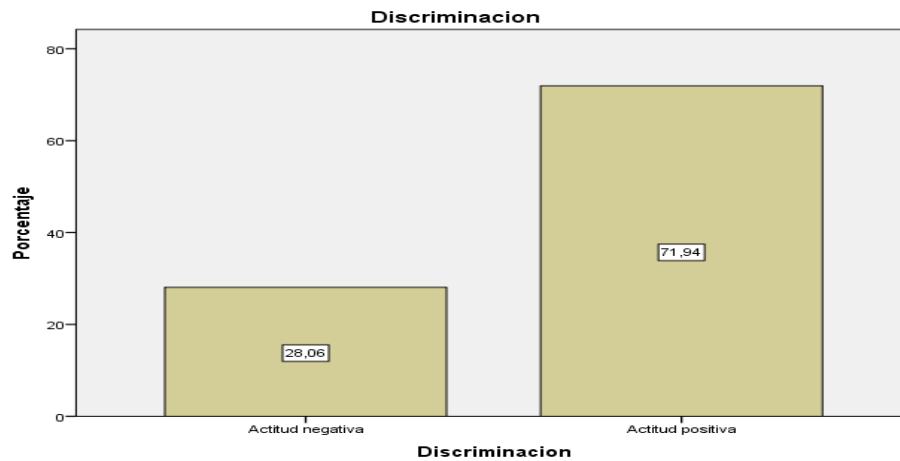


Figura 5: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la forma de **discriminación** que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Se percibe que el trato de los transportistas hacia los adolescentes del distrito Alto de la Alianza de Tacna es como se afirma en la segunda Hipótesis Específica, es decir el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es poco adecuado por el chofer y cobrador de servicio público como se observa en las tablas 39 a la 42.

El maltrato poco adecuado se manifiesta en los siguientes porcentajes:

Maltrato corporal o físico con el 20,9 % como se muestra en la tabla 39.

Maltrato verbal con el 37,2 % como se muestra en la tabla 40.

Maltrato sexual con el 23,0 % como se muestra en la tabla 41.

Maltrato discriminatorio con el 28,1 % como se muestra en la tabla 42.

Con lo anterior se prueba la segunda Hipótesis Específica.

4.4.2 PRUEBA DE HIPÓTESIS GENERAL

Existe una relación directa entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna, en el año 2013.

Observemos las siguientes tablas del 43 al 46:

Tabla 43

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato físico** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer		Actitud del cobrador		Total
		Negativa	Positiva	
Negativa	N	41	97	138
	%	20,9	49,5	70,4
Positiva	N	0	58	58
	%	0,0	29,6	29,6
Total	N	41	155	196
	%	20,9	79,1	100,0

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	21,790 ^a	1	,000

Fuente: Elaboración propia - 2015

El estadístico de prueba es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y el cobrador

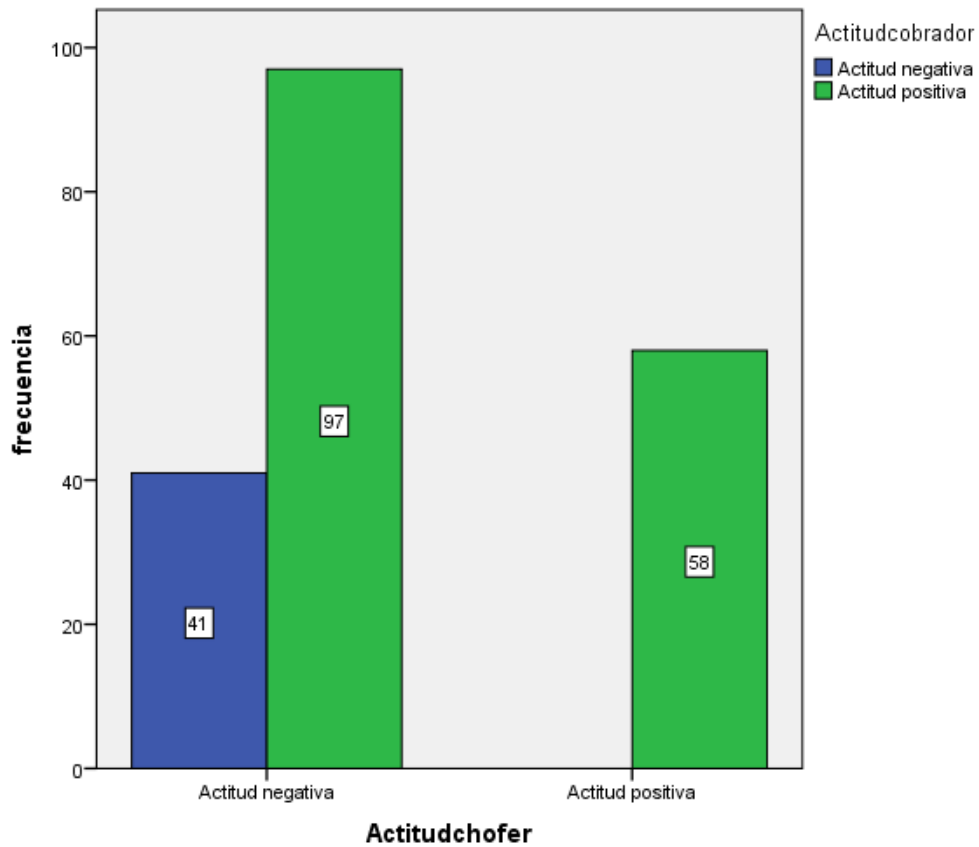


Figura 6: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato físico** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia – 2015

Tabla 44

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato verbal** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Actitud del chofer		Maltrato verbal		Total
		Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa	N	71	67	138
	%	36,2	34,2	70,4
Actitud positiva	N	2	56	58
	%	1,0	28,6	29,6
Total	N	73	123	196
	%	37,2	62,8	100,0

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	40,256 ^a	1	,000

Fuente: Elaboración propia - 2015

El estadístico de prueba es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato verbal

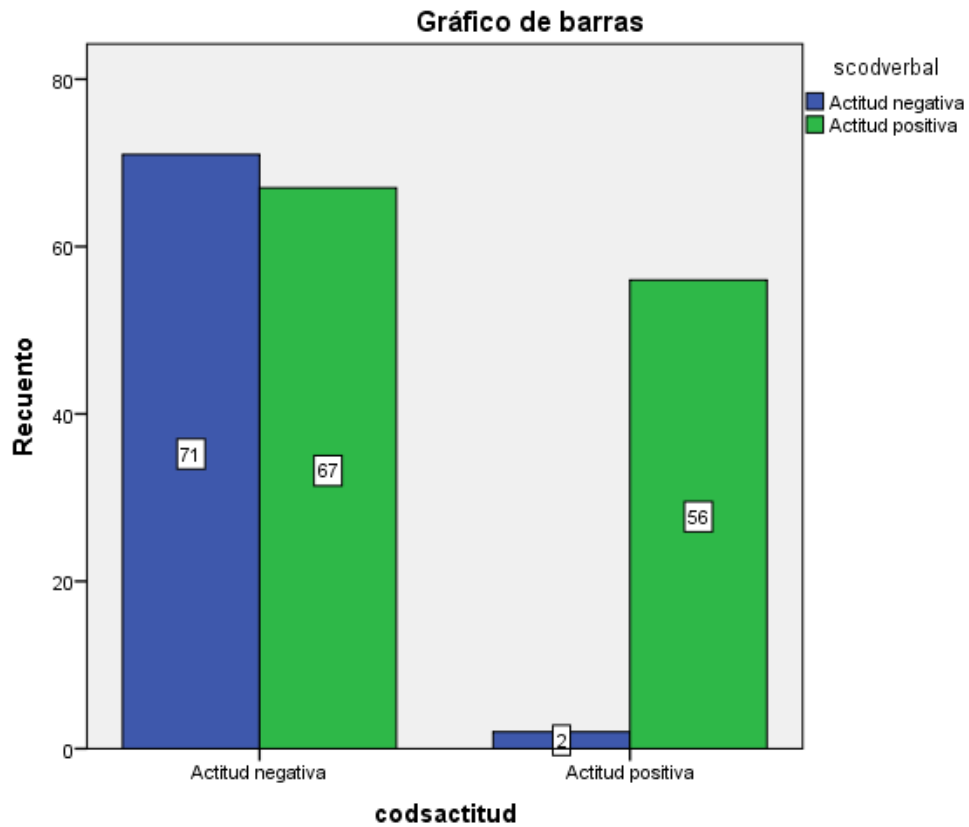


Figura 7: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato verbal** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla45

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato sexual** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses

Actitud del chofer		Maltrato sexual		Total
		Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa	N	43	95	138
	%	21,9	48,5	70,4
Actitud positiva	N	2	56	58
	%	1,0	28,6	29,6
Total	N	45	151	196
	%	23,0	77,0	100,0

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	17,729 ^a	1	,000

Fuente: Elaboración propia - 2015

El estadístico de prueba es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato sexual

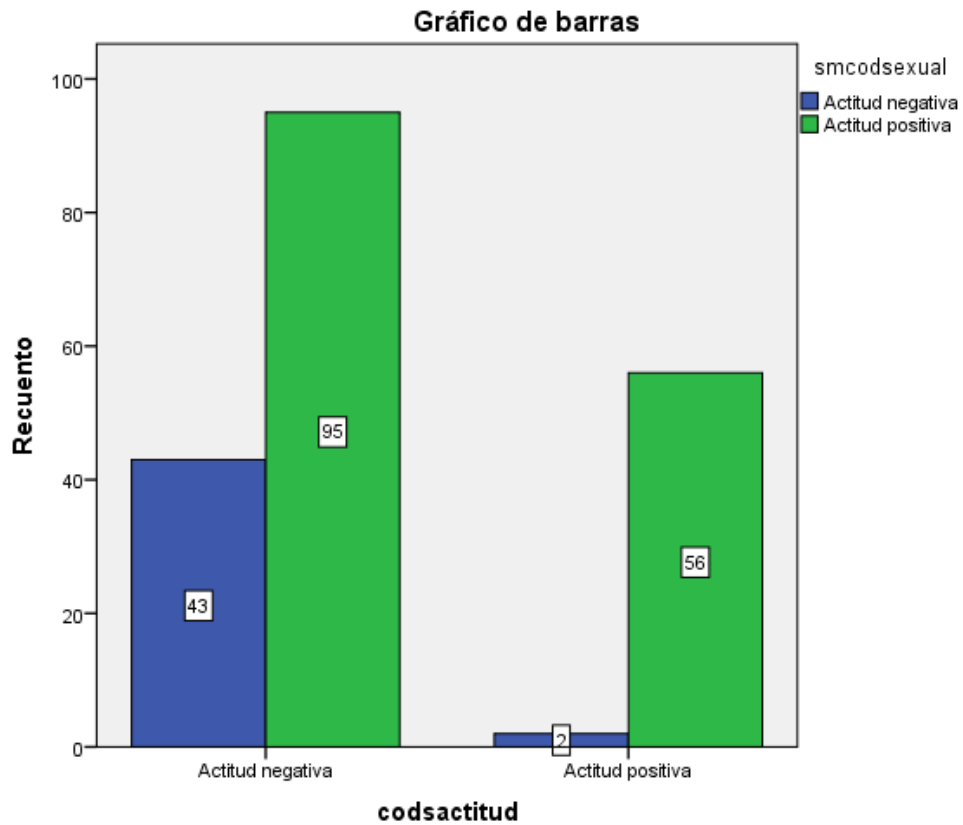


Figura 8: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y el **maltrato sexual** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Tabla 46

Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y **discriminación** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses

Actitud del chofer		Discriminación		Total
		Actitud negativa	Actitud positiva	
Actitud negativa	N	52	86	138
	%	26,5	43,9	70,4
Actitud positiva	N	3	55	58
	%	1,5	28,1	29,6
Total	N	55	141	196
	%	28,1	71,9	100,0

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	21,379 ^a	1	0,000

Fuente: Elaboración propia - 2015

El estadístico de prueba es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y la discriminación

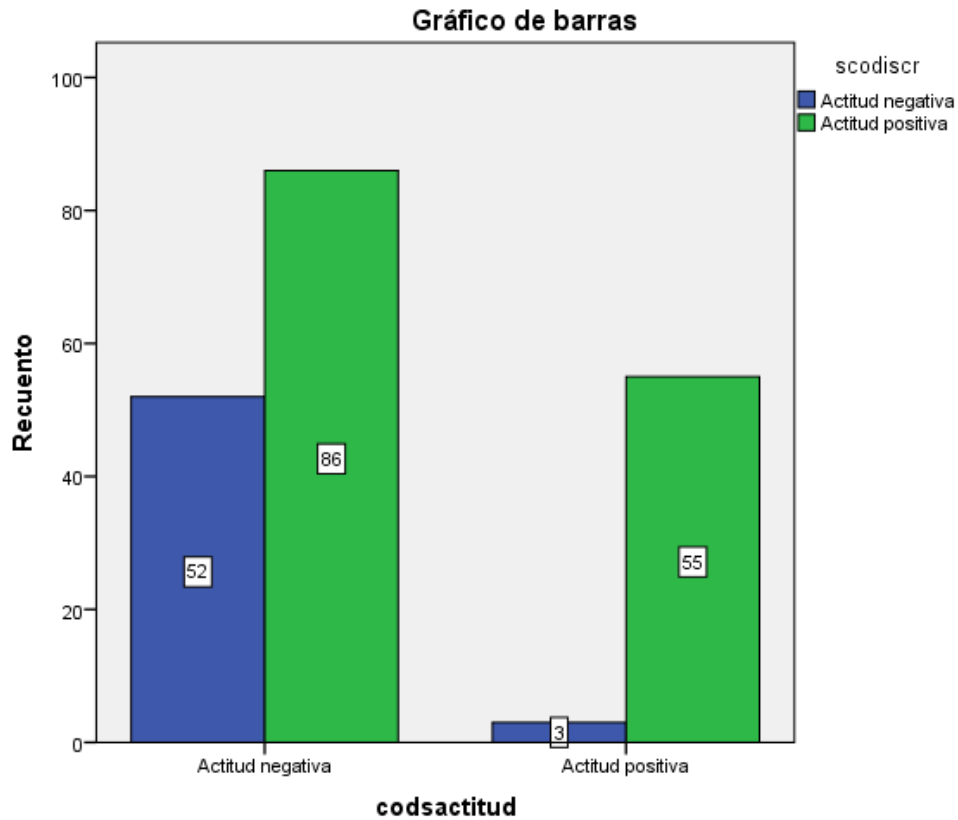


Figura 9: Distribución de frecuencia y porcentual de los estudiantes del nivel secundaria del distrito Alto de la Alianza según la actitud del chofer y **discriminación** del cobrador que recibe cuando viaja en los microbuses.

Fuente: Elaboración propia - 2015

Por lo tanto con respecto a la Hipótesis General, los resultados de la prueba de la Hipótesis, mostradas en las tablas desde la 43 hasta la 46,

demuestran que **existe una relación directa entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna**. Los datos aparecen en seguida:

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato en general. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la **actitud** del chofer y maltrato corporal o físico.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato verbal. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la **actitud** del chofer y el maltrato verbal.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato sexual. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la **actitud** del chofer y el maltrato sexual.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato en discriminación. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la **actitud** del chofer y la discriminación.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1 Discusión de la primera Hipótesis Especifica se tiene como resultado: Se percibe que la actitud del chofer y del cobrador de servicio público urbano en el distrito Alto de la Alianza de Tacna no es la más adecuada como se muestra en la tabla 38, es negativa en 70,4 %.

Con estos resultados se confirma que se atenta contra los derechos estudiantiles del nivel secundario, pese a lo previsto por el Código de Niños y Adolescentes aprobado mediante Ley N° 27337 que establece sus derechos, son vulnerados de forma constante. Se ubica el problema en el maltrato que sufre el estudiante cuando hace uso del Transporte de servicio público urbano.

Esto se corrobora con los hechos que son materia de publicación en algunas noticias que se observan en los periódicos y en las noticias de radio que abordan este tema como se expresa en el acápite 3.1.2 en las diferentes ciudades del país y del extranjero.

Por otro lado, las municipalidades disponen ordenanzas que regulan el transporte público, como se indica en el acápite 2.1.3 de esta tesis y aun así los estudiantes son maltratados como se indican en los resultados de esta investigación.

5.2 Discusión de la segunda Hipótesis específica se tiene como resultados: Se percibe que el trato de los transportistas hacia los adolescentes del Distrito Alto de la Alianza de Tacna es como se afirma en la segunda Hipótesis Específica, es decir el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es poco adecuado por el chofer y cobrador de servicio público como se observa en las Tablas de la 39 a la 42.

El maltrato poco adecuado se manifiesta en los siguientes porcentajes:

- En el maltrato corporal o físico aparece con el 20,9 % como se muestra en la tabla 39.
- En el maltrato verbal con el 37,2 % como se muestra en la tabla 40.
- En el maltrato sexual aparece con el 23,0 % como se muestra en la tabla 41.

- En el maltrato discriminatorio aparece con el 28,1 % como se muestra en la tabla 42.

La teoría de la actitud positiva con el buen trato y comportamiento de las personas y es lo recomendable para las personas que brindan servicio público urbano como se indica en el acápite 2.2.1, sin embargo la actitud de muchos de los transportistas se caracteriza por ser negativa y van en desmedro de las personas más vulnerables que se transportan, los adolescentes, sobre todo en las horas que se transportan a sus centros educativos.

En virtud a los resultados expuestos en la presente investigación en los acápites 4.1, 4.2 y 4.3 y a lo regulado por nuestra Constitución, amparado por la Convención internacional, a las personas menores de edad, debe la sociedad en su conjunto y totalidad ubicar en primer plano su bienestar. Sumar esfuerzos para atender sus necesidades y prioridades particulares empezando por el respeto a sus derechos al cederles el asiento en todos los vehículos de transporte urbano público, de ese modo atenuar los peligros a que puedan ser expuestos.

Las diferentes formas de maltrato estudiadas expuestas en los acápite 4.3.1-Respeto corporal y físico, 4.3.2-Trato verbal apropiado, 4.3.3-Trato sin malicia o acoso sexual y 4.3.4-Trato psicológico y sin discriminación, son materia de sanción por organismos nacionales e internacionales por lo que se debe tener en cuenta para su consideración y cumplimiento en nuestro país.

Los medios de comunicación denuncian los atropellos de los cuales son víctimas los adolescentes, solo falta que la municipalidad y demás organismos competentes hagan cumplir la ley y los reclamos de los adolescentes.

Tal vez se tenga que ir más allá en cuanto a los proceso de protección del los adolescentes conforme lo expresa **Ángel Simbaña Araujo**, en su Tesis “TRANSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO SEGÚN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”, es decir considerar estos hechos como delitos en la categoría de contravenciones y la autoridad competente tenga que asumirlos en defensa de la personas de este grupo etario vulnerable. Del mismo

modo, Enríquez Enríquez Luís Gustavo, en su tema de tesis “CAUSAS QUE GENERAN LOS ALTOS ÍNDICES DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE TULCÁN Y SUS CONSECUENCIAS”; tal sí los transportistas tengan mejor consideración por la defensa de los adolescentes.

5.3 Discusión de la Hipótesis General, se tiene como resultados:

Existe una relación directa entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público urbano y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el Distrito Alto de la Alianza de Tacna, en el año 2013.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato corporal o físico. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y maltrato corporal o físico.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato verbal. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato verbal.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato sexual. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato sexual.

- El estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista con maltrato en discriminación. El valor es: $P=0,000$

Hay relación entre la actitud del chofer y la discriminación.

Estando claras: la Ley N°27050, que establece en su Art. 45, reservar asientos preferenciales para personas con discapacidad y el artículo único de la ley N° 28683 establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público. Sin embargo, por ejemplo, encontramos disposiciones como el que emite la municipalidad metropolitana de Lima mediante la Resolución Directoral Municipal N°081-01-MML/DMTU, con el siguiente texto:

“Los asientos reservados son dirigidos para uso preferencial de:

-Personas con Discapacidad

-Mujeres Embarazadas y/o con niños en brazos

-Ancianos”

Tal como las imágenes a través de stickers lacrados al interior de los vehículos de transporte público urbano de pasajeros y difundidos a nivel nacional; estos **omiten** la atención preferente en reservar asientos

para los niños y niñas en estos medios de transporte, con lo cual se vulnera los derechos de los adolescentes, al mismo tiempo que se incumple la ley a saber la N° 27408; ver acápite 2.3.9 y 2.3.10

CONCLUSIONES

Primera

La actitud del chofer y del cobrador de servicio público urbano en el distrito Alto de la Alianza de Tacna, como se muestra en la tabla 38, es negativa de acuerdo a los datos recopilados con un 70,4 %. La actitud se muestra pasándose de frente cuando ven escolares, se hacen los apurados, no paran completamente el bus para recogerlos hasta le dicen groserías.

Segunda

El trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el distrito Alto de la Alianza de Tacna es poco adecuado por los transportistas en la persona del chofer y cobrador de servicio público urbano como se observa en las Tablas de la 39 a la 42.

Tercera

Existe una relación directa entre la actitud del chofer y cobrador de servicio público y el trato que reciben los estudiantes de secundaria durante su transporte en el Distrito Alto de la Alianza de Tacna.

Específicamente, el estadístico de prueba con Chi cuadrado de Pearson para actitud del transportista:

- Con maltrato corporal y físico da valor de $P=0.000$, lo cual indica que hay relación entre la actitud del chofer y maltrato corporal o físico.
- Con maltrato verbal da valor de $P=0.000$, lo cual indica que hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato verbal.
- Con maltrato sexual da valor de $P=0.000$, lo cual indica que hay relación entre la actitud del chofer y el maltrato sexual.
- Con maltrato en discriminación da valor de $P=0.000$, lo cual indica que hay relación entre la actitud del chofer y la discriminación.

Asimismo, los medios de comunicación, las redes sociales confirman el maltrato que reciben los estudiantes tanto a nivel nacional e internacional.

RECOMENDACIONES

Primera

Exhortar a las autoridades competentes como la Municipalidad y el Ministerio de Transportes, promover la conciencia vial y la responsabilidad de todos los ciudadanos y ciudadanas, se trate de peatones, pasajeros, cobradores, conductores, dando especial prioridad al principio rector del Interés Superior de niños, niñas y adolescentes, ubicando en primer plano su bienestar, así como sobre la importancia de reclamar ante la autoridad competente por la afectación de sus derechos, a fin de alcanzar una efectiva protección a la vida, la salud, educación, la integridad personal y recibir un servicio de calidad en su condición de usuarios del servicio de transporte público urbano.

Segunda

Conducir vehículos de transporte público es una tarea de alta responsabilidad, de la cual depende la vida e integridad de miles de personas, sobre todo de niños, niñas y adolescentes. Por consiguiente, en virtud a los resultados de nuestra investigación, nuestra recomendación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y

municipalidades, para garantizar que los choferes y cobradores, incluso los mismos propietarios de las empresas de transporte, obtengan un nivel suficiente de capacitación y profesionalismo y aprobar evaluaciones físicas y psicológicas, con frecuencia.

A la par, las municipalidades del país inserten en el marco de las normas respecto al transporte público urbano, además de establecer como uno de los requisitos para conductores y cobradores contar con estudios de secundaria completa o en ejercicio, de este modo se impulsaría también a reducir el analfabetismo y a optimizar la educación y cultura en nuestro país.

Tercera

Dada la relación que existe entre la actitud de los transportistas de servicio público y el maltrato corporal o físico, verbal, sexual y la discriminación, consideramos que la escuela, en tanto formadora de nuestros niños, niñas es el espacio de socialización idónea para implantar una actitud preventiva y responsable en el transporte que sea perdurable en el tiempo. Es necesario un cambio de paradigma. Para lo cual, creemos que el Ministerio de Educación debe incorporar en la malla curricular escolar en todos sus niveles y en la formación de los

docentes, contenidos relativos a educación vial y actitudes de convivencia ciudadana denominados BUEN TRATO.

Asimismo, exhortar a la municipalidad solicite al Gobierno Central, se modifique la Ley N°27050 respecto a la reserva de asientos preferenciales para personas con discapacidad y el artículo único de la ley N°28683 establece la atención preferente a las mujeres embarazadas, las niñas, niños, los adultos mayores, en lugares de atención al público. Con el siguiente texto: **Los asientos reservados y su atención preferente para mujeres embarazadas, personas con niños en brazos, menores en edad escolar, personas con discapacidad, y ancianos.**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo.

Recuperadode

<http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/154>

AVILA, Roberto: Estadística Elemental, Lima 1990, Ediciones RA.

Bernal, César. Metodología de la Investigación, 2000, Colombia, edit.

Prentice may. 1ra. Ed.

Carlos García Suárez y otros, Save the Children Suecia, Bogotá 2006,

pág. 17 en su obra: “Abuso sexual infantil y explotación sexual comercial infantil en América Latina y el Caribe”

DIRECTIVA No. 001-2006-VMGP/DITOE NORMAS PARA EL DESARROLLO DE LA CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN Y PROMOCIÓN “TENGO DERECHO AL BUEN TRATO” QUE INCLUYE LA CONVIVENCIA ESCOLAR DEMOCRÁTICA, San Borja, 19 de Abril 2006. FRANCISCO JAVIER MARCONE FLORES Director de Tutoría y Orientación Educativa.

Defensoría del Pueblo: Compendio de Normas Básicas sobre los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes Tomo I.

Defensoría del Pueblo: Compendio de Normas Básicas sobre los Derechos de los Niños, Niñas y Adolescentes Tomo II.

Defensoría del Pueblo: “El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida” Informe Defensorial N° 137. Lima – Perú. E-mail: defensora@defensoria.gob.pe Internet: [http:// www.defensoria.gob.pe](http://www.defensoria.gob.pe) Línea gratuita: 0800-15170
Primera edición: Lima, Perú, noviembre de 2008.

Encinas, José Luis “Prohibido Pegar” Ed. Radda Barrer Ayni Lima, Perú 1994.

Guía de Capacitación "Educación en Valores para la prevención frente a las drogas desde la primera infancia" Lima, Perú SUMBI 2002.

Gottman John con De Claire Joan "Cómo desarrollar la inteligencia emocional de sus hijos" Buenos Aires, Argentina 1997.

Gobierno de Chile - Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, “Transantiago Informa”, TranSantiago S.A. Chile 2008, disponible www.transantiagoinforma.cl/.

Herrera Basto, Emilio: “Indicadores para la detección del maltrato en niños”, salud pública de México, volumen 41, número 5, México, septiembre-octubre 1999.

Ministerio de Justicia: Documentos Básicos en Materia de Derechos Humanos en el Sistema Interamericano y Naciones Unidas.

Municipalidad de Lima - Gerencia de Transporte Urbano, "GTU 2006",
Gerencia de Transporte Urbano. Perú 2006, disponible
<http://www.gtu.munlima.gob.pe/>

Oficina de Tecnología de la Información del MTC, "MTC - Ministerio de
Transportes y Comunicaciones", Ministerio de Transportes y
Comunicaciones. Perú 2008, disponible www.mtc.gob.pe/.

Pepa Hornos Goicochea. Save The Children, pág. 21 Madrid 2005. Amor,
Poder y violencia. Una comparación transcultural de los patrones
de castigo físico y psicológico.

Prof. Paulo Pinheiro, experto independiente: "Estudio de las Naciones
Unidas sobre la Violencia Contra los Niños, Niñas y
Adolescentes", Naciones Unidas. Asamblea General,
A/61/299.2006.

Real Academia Española, "Diccionario de la lengua española", 22da
edición. España 2008, disponible www.rae.es/rae.html.

ROJAS, Raúl. Guía para realizar investigaciones sociales, México, Edit. P
y V. 8ª ed. 1990, 286. Registro de Transporte

Escolar: <http://www2.mtt.cl/cms/jsp/pagina.jsp?secc=10&zona=87>

Save The Children, Suecia: "Buen Trato es un Derecho", Prácticas y Reflexiones, Material para la erradicación del castigo físico y psicológico y prevención del abuso sexual en niños, niñas y adolescentes. España y Fundación DODENI, julio 2005.

Tamayo Richard y García Carlos, Bogotá 2006 Abuso sexual infantil y "explotación sexual infantil. Parámetros para el cubrimiento periodístico.

Save The Children, Reino Unido. Pág. 06 y 31.

Save The Children, Suecia. Extranet de lucha contra el castigo físico y humillante hacia los niños y niñas.

Save the Children, guía práctica para Familias y comunidades "Criar sin violencia, todos y todas podemos", Suecia et al. 2004, Río de Janeiro, página 22.

TECNESOFT, "TransMilenio S.A.", TransMilenio S.A. Colombia 1999, disponible www.transmilenio.gov.co/WebSite/Default.aspx.

Vásquez de Velasco, María del Carmen "¿Disciplina Creativa con los Niños? ...sí, pero creativamente" En Revista Jardín. Ed. Centauro Lima, Perú 1998.

(<http://eltiempo.terra.com.co/PROYECTOS/RELCOM/RESEDU/BUETRA/noticias/index.html>).

<http://eltiempo.terra.com.co/PROYECTOS/RELCOM/RESEDU/BUETRA/>

BUTR_C/FAMI_B/e

http://www.minedu.gob.pe/files/266_201109141525.pdf

<http://www.inclusion-ia.org/espa%F1oI/Norm/RDM081-01-MML->

DMTU.htm

<https://reconocetusderechos.wordpress.com/2011/09/21/el-asiento->

reservado/

ANEXOS

Instrumento de colecta de datos

ENCUESTA A ESTUDIANTES DE NIVEL SECUNDARIA DEL DISTRITO ALTO DE LA ALIANZA, SOBRE EL TRATO RECIBIDO EN LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

OBJETIVO: La presente encuesta tiene como objetivo recoger información para realizar una investigación sobre el maltrato que reciben los escolares en el transporte de pasajeros de servicio público urbano del Distrito de Alto de la Alianza.

INSTRUCCIONES: Marque con un aspa "X" en el recuadro que esté acorde con su opinión respecto a la información que se le solicite.

DATOS GENERALES:

- COLEGIO:
- GRADO: EDAD:
- SEXO: Masculino () Femenino ()
- LÍNEA DE BUSES QUE USAS:

1. La actitud que percibes de parte de los transportistas (Chofer):

Actitud del transportista	Siempre	Muchas veces	A veces	Pocas veces	Nunca
Ven alumnos y se pasan de frente					
Se hacen los apurados					
Hablan con groserías					
Están desaseados					
Los jóvenes son más groseros					
Nos recogen o bajan del vehículo sin estacionarse completamente					

2. Formas de maltrato que recibes cuando viajas en los microbuses (cobrador):

Maltrato físico	Siempre	Muchas veces	A veces	Pocas veces	Nunca
Me golpean al subir o bajar					
Me empujan al subir o bajar					
Me levantan del asiento					
Me tiran mis cosas (mochila)					
Me quitan cosas					
No permiten ocupar un asiento					

Maltrato verbal (Psicológico)	Siempre	Muchas veces	A veces	Pocas veces	Nunca
Me riñen al subir o bajar del bus					
Me riñen para levantarme del bus					
Me riñen para avanzar al fondo del bus					
Me dicen malas palabras					
Se burlan de mí					
Dice que por 0.20 cms. No debo ocupar un asiento					
Dice que siempre debo pagar con uncillo de lo contrario, se quedan con el boleto.					

Maltrato sexual	Siempre	Muchas veces	A veces	Pocas veces	Nunca
Me tocan al subir o bajar del bus					
Me miran el cuerpo con malicia					
Me lanzan piropos subidos de tono					

Discriminación	Siempre	Muchas veces	A veces	Pocas veces	Nunca
Me insultan de cholito o serranito					
Me insultan por pagar poco					
Me dan el vuelto completo					
Me dejan lejos de mi paradero					
Nadie me defiende					
El bus no me recoge					

Alto de la Alianza, 2013 noviembre _____

¡Gracias por su colaboración!