

INSEGURIDAD Y VICTIMIZACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Pedro Nichols Miranda¹

“te subes a un minibús o a un taxi de transporte público, temprano en la mañana o tarde en la noche, los pasajeros parecen ser pasajeros, pero sin que te des cuenta sientes una pita, una chalina, o un cable eléctrico en tu cuello, sientes que el aire te falta, te desmayas y aprovechando tu inconsciencia, los malhechores proceden a vaciar tus bolsillos, se apoderan de tus monedas, tu billetera, tu celular, tu ropa; minutos más tarde te botan en algún callejón. Si tienes suerte recuperas la conciencia y agradeces a la Pachamama, a Dios por seguir con vida; si resistes al atraco o los delincuentes son de sangre fría, tus familiares prepararán tus exequias y te conviertes en una víctima más de los “cogoterós”
(Reportaje de Mario R. Durán Chuquimia. La Razón, 2012)

Resumen

El problema de la delincuencia y victimización es uno de los más graves en nuestra sociedad. Un sistema que se basa en la acumulación de la mayor parte de la riqueza en pocas manos y una gran masa de pobres, excluidos, desempleados o informales. Esta situación genera violencia, muerte, miedo, incertidumbre. ¿Quién no ha sido víctima de un robo, de un asalto, de un secuestro o de un asesinato? ¿Quién no tiene algún familiar o conocido que haya vivido alguna de estas traumáticas experiencias? La delincuencia está

¹ Egresado de la carrera de Sociología, UMSA. Tiene estudios en Filosofía Política (UCB) y es autor de varios artículos y ensayos publicados en la prensa.

cada vez mejor organizada, da golpes cada vez más audaces y dispone de recursos más sofisticados. En la ciudad de La Paz, buena parte de los hechos delincuenciales que se dan en las noches se producen al interior de vehículos supuestamente de servicio público, vehículos conducidos por sujetos que se hacen pasar por choferes. Cogotos y delincuentes de otras especialidades aprovechan la necesidad que tiene la gente (usuarios) en las noches para desplazarse de un lugar a otro y perpetran una serie de delitos.

Introducción

La necesidad de trasladarnos diariamente utilizando los servicios de transporte público obliga a los usuarios a exponerse a una serie de situaciones que implican el riesgo de ser víctimas de delincuentes que están al acecho, esperando –camuflados y mimetizados– dentro de un determinado vehículo de servicio público. Desde hace muchos años que la atención de la criminología se ha centrado en el delincuente: analizar sus causas, los factores, etc. Sin embargo, recién ahora la atención comenzó a centrarse en las víctimas, realizándose algunos estudios que mostraron la relevancia de contar con información detallada acerca de las eventuales víctimas, para conocer precisamente sus características. A partir de esto es que se realiza esta investigación. La importancia de este tipo de temática radica en la diversidad de los ámbitos involucrados, aunque teniendo como informante principal a la víctima (el usuario).

En términos de criminología e investigación policial, las víctimas son olvidadas con mucha frecuencia. Históricamente no se ha prestado ningún interés en la víctima, salvo en aquellos casos en los que pudiera ayudar a resolver aspectos relevantes de la investigación.

Afortunadamente, en los últimos años esta visión de la víctima ha ido evolucionando y, en la actualidad, cada vez más se prioriza la importancia de una adecuada profesionalización del personal susceptible de entrar en contacto con las víctimas. Se ha entendido siempre la victimización dentro de la disciplina de la criminología y, como consecuencia, se centraba la importancia en el

autor o ejecutor del hecho delictivo. Sin embargo, a lo largo de los años, no se tomó especial consideración en el estudio de las víctimas de hechos delictivos. Tradicionalmente se puso especial énfasis en el estudio del delincuente y de las posibles causas que hacen que reproduzca ese tipo de conductas, relegando el papel de la víctima a un segundo plano.

Los delincuentes históricos se han hecho célebres; y sus víctimas han sido condenadas al anonimato (Esbec, 1994: 45)

El fenómeno de la victimización crece de forma acelerada, pero aún faltan acciones preventivas y de concientización de los factores que intervienen para la toma de medidas que impidan la aparición de interacciones violentas en los individuos y en la comunidad.

Se puede observar que la muerte de tanta gente que ha sido victimizada y hasta asesinada, sobre todo en movilizaciones mimetizadas como transporte público, ha provocado el dolor de familias pero también el repudio de la sociedad. Este fenómeno de la victimización, que se manifiesta con impotencia por parte de la ciudadanía, exige sobre todo enfoques más integrales, mejores medidas coercitivas contra los delincuentes. Pero para eso será necesario averiguar en primer lugar los factores y las situaciones que determinan dicha victimización.

El transporte público en la mayoría de las sociedades del mundo es la forma más utilizada para transportarse, es decir, tiene un alto grado de demanda en parte porque facilita la movilización de las personas con un costo relativamente bajo, aunque en el caso de Bolivia se presentan ciertas deficiencias y riesgos.

Algunos Datos

En el *Dossier* de la Policía Boliviana sobre situaciones delincuenciales se refiere que de los 350 usuarios encuestados del transporte público de la ciudad de La Paz, 150 (equivalentes a un 40% de la muestra) respondieron que sí habían sido objeto de algún hecho delictivo dentro de un determinado transporte público. El delito que predomina es el robo, que en muchas ocasiones es acompañado de violencia y, en algunas ocasiones, llega incluso a derivar en el secuestro. Por otro lado, gran cantidad de los encuestados señaló haber

sido víctima de delitos en unidades de transporte en más de cinco ocasiones al año (Policía Boliviana, 2006).

Según la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), estos delitos son cometidos por más de dos personas, donde también pueden participar mujeres o niños, que son cómplices de los asaltantes. Por su parte, las víctimas manifestaron que un gran número de los que intervienen en los delitos son menores de edad y mujeres, aunque otros señalaron que los menores no intervienen en tales hechos. Por lo general, los robos son cometidos en la ruta de circulación del mencionado transporte, aunque en otras oportunidades también se aprovecha que el chofer (cómplice) se desvía de su ruta para cometer su delito. La mayoría de los informantes respondieron que el momento en que ocurren dichos actos es a muy tempranas horas en la mañana o en altas horas de la noche. Es necesario acotar que muchos de los encuestados apuntaron que no existe una hora específica para el crimen, porque a cada hora del día son víctimas de los delincuentes.

Entre 2011 y 2012, las bandas de “cogotos”² que operan en vehículos de supuesto transporte público en las ciudades de La Paz y El Alto asesinaron a unas 90 personas, según información brindada por el entonces Director Nacional de la Fuerza Especial de Lucha contra el crimen (FELCC), Coronel Jorge Toro. La victimización y delincuencia en el transporte público urbano se ha convertido en un tema prioritario a escala nacional en Bolivia. Los casos de robo, violencia contra los usuarios, así como los hechos de asesinato, han resultado en que cinco de cada diez pasajeros sienta temor al abordar un transporte público.

Pareciera que una ciudad que experimenta procesos de urbanización improvisados, desordenados, así como la proliferación incontrolada de nuevos sindicatos, que además carece de servicios básicos como el alumbrado, falta de módulos policiales, y donde no hay un registro adecuado de los conductores de vehículos públicos. Con todas estas características, la perpetración de robos, asaltos y crímenes tiene muchas facilidades.

2 Denominación utilizada por la Policía Boliviana para describir el delito que se caracteriza por reducir a las víctimas a través del ahorcamiento, utilizando distintos instrumentos: prendas de vestir, pitas o cables eléctricos.

El Problema de la delincuencia y victimización

El problema de la delincuencia forma parte de aquellas grandes contradicciones de la sociedad moderna que se manifiestan a escala global. Sin embargo, adquieren una complejidad y gravedad mayor en países pobres, en aquellos sectores de la sociedad mundial que son *más directamente afectados* por la implementación de un modelo económico neoliberal.

Según la CEPAL, la victimización como tal, en situaciones generales y en el transporte público, es un fenómeno característico del entorno urbano y del contexto local en el que vivimos. Un fenómeno definido por la violencia y que se reproduce a diario en los medios de transporte públicos. La percepción ciudadana sobre la evolución de los indicadores relacionados con la delincuencia y posterior victimización ha puesto a este problema en los primeros lugares de la agenda pública.

Alvazzi, en un estudio sobre América Latina, evidenció que hay más riesgo a ser victimizado en la calle, en el hogar y dentro un determinado transporte. La autora plantea que el 45,5% de los hogares registran al menos una persona victimizada por algún delito y que el 30,3% de las personas señala haber sufrido algún delito de victimización. Concluye que las personas con características peculiares presentan mayores niveles de victimización (Alvazzi, 2003).

Un artículo de la Revista Brecha señala que, en Bolivia, las cosas han cambiado. En los últimos años, la tranquilidad que dominaba el campo y las ciudades de nuestro país se habría transformado en una creciente y preocupante delincuencia cotidiana. La frecuencia y gravedad de los delitos que ponen en peligro la vida e integridad física de muchas personas, así como de los que se cometen contra la propiedad, han incrementado la zozobra de la ciudadanía. “El Estado Boliviano mientras tanto, se muestra incapaz de hacer frente y de atender adecuadamente este desafiante problema, cuyas raíces más profundas son ubicables en un complejo fenómeno de descomposición social y deterioro moral, que se ha agravado como consecuencia de la crisis económica que ha azotado al país en los últimos años” (Revista Brecha, 2009).

Sin duda la delincuencia y posterior victimización a las personas es uno de los temas que más preocupa a la sociedad actual, debido principalmente al incremento del número de personas que cometen delitos. El delito más común es el robo, cometido por una persona o un grupo de 3 o 4 personas. Los delitos pueden ser clasificados como menores o como graves, es decir, se clasifican según la proporción del crimen. Los más graves son aquellos ejecutados por grupos organizados y que afectan de gran manera a la sociedad.

En cuanto al delito más grave, éste tiene que ver con la delincuencia organizada e implica una organización o grupo mayor, así como un delito de grandes proporciones que puede tener un carácter intermedio o mayor.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), los mismos delitos de la llamada delincuencia menor pueden ser ejecutados por grupos organizados. A los distintos delitos se los llama industria. Así, se podría hablar de la industria del robo, de la industria del secuestro. También están los delitos menores: asaltos, carterismo, robos, fraudes, violaciones, vandalismo.

También se puede constatar que además de que hay un aumento de la delincuencia, ésta es cada vez más violenta. En el pasado era muy común que el delincuente usara la fuerza sólo en caso de necesidad; sin embargo, en la actualidad la mayoría primero agrede y luego comete el delito, es el caso de los robos con violencia y a mano armada (BID, 2008).

Por otra parte, esta situación genera violencia, muerte, miedo, incertidumbre. Quién no ha sido víctima de un robo, de un asalto, de un secuestro o de un asesinato. Quién no tiene algún familiar o conocido que haya vivido alguna de estas experiencias traumáticas. La delincuencia está cada vez mejor organizada, dan golpes cada vez más audaces y disponen de recursos más sofisticados.

Es difícil establecer con claridad las causas y los factores del incremento de la delincuencia y, por lo mismo, de la victimización. Moreno atribuye este fenómeno al rápido crecimiento de la población, a la diferencia socioeconómica y cultural de la misma, así como a la falta de empleo y la marginación social. También señala la responsabilidad de la educación y de la falta de control de las autoridades competentes (Moreno, 2006).

Según afirma Kessler: “Este modelo de sociedad ha hecho emerger nuevas manifestaciones de la violencia social, que imbrican aquellas formas de la violencia que están más directamente relacionadas con las condiciones estructurales del sistema social (...) la situación de pobreza extrema, la falta de trabajo, la falta de viviendas, etc. con otras formas de violencia que deterioran gravemente las condiciones de vida de la población general (...) como la violencia dentro un determinado vehículo de transporte público” (Kessler, 2009: 23).

Según la FELCC, se estima que en la ciudad de La Paz mueren aproximadamente 900 personas cada año en cuestiones vinculadas al transporte. De éstas, el 60% serían atribuibles a los accidentes de tránsito y el restante 40% corresponde a atracos dentro de un determinado transporte público (FELCC y OOT. Datos obtenidos el 6 junio de 2012).

Según el comandante de la FELCC, coronel Cristóbal Zapata, este tipo de delitos surgen con más fuerza a partir del año 2004, con un *modus operandi* similar al de la actualidad: los delincuentes operan en movilidades que aparentan ser del servicio público y que hacen el trayecto hacia la Ceja; las víctimas subían en la plaza Pérez Velasco o en el Obelisco, a la altura de la Universidad Salesiana o de la planta eléctrica de la autopista, luego dos o más personas, que se encontraban dentro del vehículo los acogotaban, acto seguido robaban los objetos de valor y a continuación se desviaban para ingresar hacia Achachicala o al bosquecillo de Pura Pura donde dejaban los cuerpos sin vida (Entrevista realizada en junio 2012).

En la actualidad, este modo de operar de los delincuentes no ha variado mucho. En cuanto a las rutas sí hubo un incremento significativo, pues ahora existen otras rutas identificadas: la autopista, la avenida las Américas (Villa Fátima), la avenida Buenos Aires, la calle Bautista, la Garita de Lima, la plaza Eguino, la Pérez Velasco. Estos son los lugares donde operan estos delincuentes, cometiendo sus atracos en las noche y madrugadas, utilizando para ello diferentes tipos de movilidades: minibús, taxi y radio taxi (Policía Boliviana, 2006).

Así mismo, estos delincuentes no diferencian entre personas mayores, mujeres o niños, todos los que abordan sus motorizados son potenciales víctimas. Sin

embargo, los principales damnificados son aquellas personas que trabajan y estudian hasta muy tarde. Mientras que los días sábados y domingos, los afectados son aquellos que asisten a algún acontecimiento social.

Algunos estudios sobre victimización

Las investigaciones que se refieren a la temática de la victimización en el transporte público son muy escasas, tanto en el ámbito nacional como local. Sin embargo, en la búsqueda de literatura existente pudimos encontrar algunos aportes importantes que guardan amplia relación con los conceptos.

En todo caso, para abordar y analizar los problemas de la victimización propuestos en este estudio es necesario realizar un balance de la problemática a nivel nacional e internacional, balance que será abordado a partir de cuatro ejes temáticos principales: delincuencia, vulnerabilidad, victimización y tipos de víctimas.

Felson, que hace un análisis de la delincuencia desde el punto de vista de las víctimas, provee explicaciones acerca de por qué algunas personas son victimizadas más que otras. Dice que este tipo de estudios pueden abordarse desde tres perspectivas diferentes. La primera, la de victimización individual, esto es aquella situación en que una persona es víctima de un delito en un cierto período. La segunda es la perspectiva de la victimización reiterada, es decir aquellas personas u hogares que son víctimas de un mismo delito, más de una vez, dentro de una cierta extensión de tiempo. La tercera es el análisis de la victimización múltiple, que hace referencia al hecho que una persona es víctima de más de un delito durante un cierto período de tiempo. Y esto acontece en todo caso por las situaciones y las exposiciones de la víctima (Felson, 1996).

Desde el punto de vista del hecho delincuencial, poner el acento en las víctimas supone identificar las circunstancias, conductas y actividades de los ciudadanos que hacen más propicia la ocurrencia de un delito. Esto también tiene que ver con el porcentaje de situaciones en los que los usuarios fueron víctimas de los delincuentes. Nos referimos a situaciones como la necesidad de trasladarse diariamente, sea cuales fueren los motivos.

Felson también explica que la teoría de las actividades rutinarias se emparenta con las teorías de la acción racional y de la disuasión para explicar los factores de victimización. Se hace referencia explícita a elementos de protección, las situaciones de vulnerabilidad de las víctimas y la vigilancia o disponibilidad de guardias capaces, los que actuarían como factores disuasivos (1996). En un estudio sobre victimización en Perú, Bolivia, Brasil y Argentina se llegó a una de las siguientes conclusiones: que el perfil de las víctimas de delitos en América Latina corresponde a personas y hogares pertenecientes a estratos socioeconómicos medios y bajos, eso porque, como en nuestro caso, estas personas son más vulnerables a ser victimadas. Así, delincuentes motivados trasladan su ataque a personas y grupos con menor potencial económico, pero con mayor facilidad de victimizar dada su menor capacidad de protección. Este mismo estudio constata que Uruguay, Panamá y Chile presentan las menores tasas de victimización en América Latina.

Es necesario considerar que tanto el miedo como la inseguridad están influenciados por las creencias, actitudes, valores y experiencias que pueden o no tener relación con el delito. Siempre juega un papel muy importante la percepción del individuo. Esa percepción afecta este proceso de valoración sobre victimización y también a las demandas y necesidades de seguridad.

Estos elementos son muy importantes para ser víctimas de los delincuentes, pues estos factores de riesgo están presentes en diversas situaciones, ya que un gran porcentaje de las víctimas vuelven a elevadas horas de la noche por cuestiones de trabajo, estudio u otras situaciones. Vale puntualizar también que en nuestro estudio se constató que todos los usuarios son potenciales víctimas, esto quiere decir que cualquier persona que suba a estos supuestos vehículos está en riesgo de ser victimado.

En un análisis sobre Bolivia basado en la *Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana 2003*, Viera concluye que el 45,5% de los hogares registra al menos una persona victimizada por algún delito en los 12 meses previos a la encuesta, y que el 30,3% de los encuestados señala haber sufrido algún delito en el mismo período. También concluye que las personas de menores ingresos presentan mayores niveles de victimización, representando al 50 por ciento de los hogares (Viera Hernández, 2000).

Aunque útiles, este tipo de estudios tienen la necesidad de ser complementados con análisis sobre las características de las víctimas, esto con el objetivo de generar políticas y acciones orientadas a reducir el riesgo de victimización. Comprender qué hace a una persona o grupo más propenso a ser víctima de un delito permite identificar a aquellos que presentan un mayor riesgo de victimización y, en consecuencia, generar intervenciones focalizadas sobre potenciales víctimas que busquen evitar y prevenir la ocurrencia de delitos

Victimología y culpabilidad de las víctimas

Por sus estudios pioneros, Von Henting y Mendelsohn son considerados los fundadores de la Victimología, que si bien es una disciplina con un campo de estudio muy amplio, su orientación y fundamentos serían utilizados para desarrollar investigaciones empíricas sobre las víctimas de delitos.

En el trabajo de Hans Von. “*El Criminal y su Víctima*”, se expone un enfoque interaccionista que cuestiona la concepción de la víctima como un actor pasivo y se centra en las características de la víctima que, supuestamente, precipitan su victimización, así mismo abunda en la relación entre delincuente y víctima. El autor detalla que la víctima –en un grado mayor– es culpable para ser victimado, esto por ciertas características asociadas al entorno social. (Hans Von, 1968).

En la presente investigación también encontramos que ciertas víctimas manifiestan culpabilidad, por estos factores caracterizados: las conductas inadecuadas, los estilos de vida, las actividades rutinarias. Según relatos de las víctimas la exposición de objetos, como ser celulares, cámaras, o contar dinero dentro del vehículo de transporte público precipita su victimización.

Por otra parte, Gómez afirma que “Los estudios centrados en las víctimas no serían necesariamente parte de una teoría de la conducta delictual, sino que más bien formarían parte de una teoría de la victimización criminal”. (Gómez Pérez, 2004: 13).

Así, desde el punto de vista de la ocurrencia de hecho delictual, poner el acento en las víctimas lleva a identificar las circunstancias, conductas y actividades

de los ciudadanos que hacen más propicia la ocurrencia de un delito. La teoría de las actividades rutinarias se enmarca dentro de esta categoría dentro de las teorías de la victimización criminal.

Este estudio también hace referencia a las circunstancias, y predice que un delito expropiatorio ocurrirá cuando un delincuente o potencial delincuente coincida, en tiempo y espacio, con una víctima desprovista de protección. La policía no realiza un control exhaustivo, los sindicatos tampoco tienen un registro adecuado de sus afiliados, existe una proliferación de transporte llamado libre. Ahora bien, según esta teoría habrían tres elementos centrales cuya convergencia explicaría la ocurrencia de un delito: la presencia de alguien motivado para cometer un delito, la existencia de alguien o algo persona o propiedad que es percibido como un blanco adecuado para la victimización criminal y la ausencia de vigilancia o guardias capaces que puedan prevenir el delito. (Gómez Pérez, 2004).

Visto en perspectiva, los análisis sobre criminalidad centrados en las víctimas son estudios conducentes a una teoría de la victimización criminal, una de cuyas expresiones más populares es la teoría de las actividades rutinarias que tienden a promover intervenciones de política pública centradas en medidas de prevención situacional del crimen.

De modo similar, Gómez argumenta, basándose en el enfoque de elección racional por parte del delincuente, que las altas tasas de victimización reiterada podrían ser la consecuencia del incremento coincidente en variables criminógenas como la presencia de delincuentes motivados, víctimas relativamente fáciles y carentes de protección. Agrega que el riesgo de victimización reiterada en los casos de delitos sexuales, violentos y extorsión está fuertemente relacionada a la respuesta de la víctima al primer delito, y que los métodos empleados por los delincuentes especialmente en los hurtos y robo están normalmente asociados a características específicas de las víctimas (Gómez Arias, 2004). La investigación de los delincuentes y las víctimas proporciona conocimientos que los vinculan al desarrollo de un tipo determinado de vida. La delincuencia pasa de ser un peligro constante a un riesgo vinculado al estilo de vida. Se crean perfiles de riesgo, tanto para el delincuente como

para la víctima. Asociado al perfil de riesgo se encuentra la noción de estilo de vida, que adquiere gran relevancia en las sociedades modernas. Con la progresiva pérdida de importancia de la tradición y la mayor valorización de la vida cotidiana, las personas son empujadas a elegir estilos de vida entre una variedad de opciones. La elección de un estilo de vida tiene importancia creciente para la constitución de la identidad del yo y para la actividad diaria.

La investigación también presenta otros datos interesantes, referidos a los lugares que los entrevistados consideran como los más seguros e inseguros. En este punto, para seis de cada 10 bolivianos, el hogar representa el lugar más seguro dentro de su ciudad. El 62% de los consultados calificó a su domicilio como el sitio donde se siente más protegido, contra sólo el 38% que piensa lo contrario. En segundo lugar se encuentran las instituciones financieras, con el 54% de preferencia ciudadana como sitio resguardado. Poco más allá están el lugar de trabajo (44%) y los restaurantes (40%). En contrapartida, los bolivianos sostienen que los sitios más inseguros y desprotegidos son las calles. El 89% de los entrevistados cree que en estos lugares se tiene más probabilidad de ser víctima de la delincuencia. Otros sitios inseguros son las paradas de micros y minibuses (86%), los vehículos del transporte público masivo (85%), las discotecas (84%), las plazas y parques (81%), los centros populares de abastecimiento (80%) y los centros deportivos (66%) (Ibope-Focaliza).

Factores para la delincuencia y la victimización

Para adentrarnos en estos ámbitos me parece muy interesante la teoría que tiene Zygmunt Bauman sobre la caracterización de la sociedad moderna como un tiempo líquido. La expresión, acuñada por Bauman, da cuenta con precisión del tránsito de una modernidad sólida estable, repetitiva a una líquida flexible, voluble en la que las estructuras sociales ya no perduran el tiempo necesario para solidificarse y no sirven de marcos de referencia para los actos humanos. Pero la incertidumbre en que vivimos se debe también a otras transformaciones: la separación del poder y la política; el debilitamiento de los sistemas de seguridad que protegían al individuo, o la renuncia al pensamiento y a la planificación a largo plazo: el olvido se presenta como condición del éxito. Este nuevo marco implica la fragmentación de las vidas, exige a los individuos que sean flexibles, que estén dispuestos a cambiar de tácticas.

Como podemos ver también en nuestra sociedad, este debilitamiento de nuestros sistemas de control de parte de la policía hacia la delincuencia esta cada vez más obsoleto, La sociedad actual vive con miedo, cuidándose de todos y de todo, cada vez más casas y comercios apelan a otros sistemas de seguridad y el salir a la calle ya es un asunto de supervivencia, pues uno nunca sabe si va a regresar con vida.

Se puede entender que vivimos en una sociedad de riesgo permanente, todo esto debido al fracaso de los sistemas y normas sociales para dar la seguridad prometida a los ciudadanos. Pero debemos entender al riesgo como una oportunidad y como una amenaza para la seguridad, como una invitación a la iniciativa empresarial y como una advertencia de incertidumbres.

Analizando algunos factores que influyen en el riesgo de victimización, Torrente califica algunos: el primero es la vulnerabilidad, entendida como desprotección, la pertenencia a un grupo de riesgo. El segundo es la precipitabilidad, que significa ponerse en situaciones que favorecen la realización del delito. Por ejemplo, el estilo de vida que se lleva o el tiempo pasado en la calle, pueden ser determinantes. El tercero es crear situaciones propicias para el suceso como cuando se disminuye la probabilidad de ser sorprendido o se incrementa el beneficio potencial de un delito. En cuarto lugar está el atractivo como objetivo como el hecho de tener riqueza y ostentarla o la indefensión. Determinados colectivos están más desprotegidos política, cultural, económica o socialmente como es el caso de inmigrantes, pobres, ancianos, o niños. El último factor son los hábitos de seguridad que pueden ser pasivos (alarmas, cerraduras reforzadas) y activos (salir a la calle con luz, vestirse de determinada forma).

Los sistemas de control de los organismos de seguridad

Otro aspecto que merece especial atención dentro del fenómeno de la inseguridad ciudadana es el papel de los cuerpos policiales del país. En teoría su rol es muy claro: deben ser garantes de esa seguridad. La práctica nos dice otra cosa, de supuestos garantes, en muchas ocasiones, se convierten en factores de la misma inseguridad de la ciudadanía.

Un documento elaborado por Mario Hernández, señala que la naturaleza propia de los asuntos policiales y, particularmente, la necesidad de la confidencialidad de los procedimientos de investigación propicia en muchos casos actuaciones delictivas e irregulares que resultan impunes, en la misma medida en que quienes conocen la ley, aun cuando sea parcialmente, al delinquir actúan con eficacia y eliminando los elementos probatorios que permitirían su eventual castigo (Hernández, 2008).

La confianza en la Policía

La confianza en nuestra policía es relativamente baja. Así lo han expresado las encuestas realizadas por el Latino barómetro a partir de 1996, según las cuales la confianza en las policías osciló entre el 29% y el 39%, con un promedio anual del 34%. Se trata de niveles de confianza muy bajos, pues alrededor de las dos terceras partes de la población latinoamericana –entre el 61% y el 71%– expresaron de manera sostenida poca o ninguna confianza. En la Unión Europea los niveles de confianza policial se ubican alrededor del 65%, casi el doble que en América Latina (Latino barómetro, 2001)

También se evidenció en nuestro estudio que la policía goza de muy poca confianza en lo que se refiere a seguridad, que se manifiesta en que su labor no guarda relación con la noción de brindar seguridad y que los efectivos policiales son expresamente vulnerables a situaciones de corrupción.

En “La Seguridad Ciudadana: entre las fronteras de lo Público y lo Privado”, Mollericona y otros (2006) hacen una evaluación de la institución policial como tal, revelando que un gran porcentaje de la población no tiene confianza en la policía y más bien la ven como una institución pasiva, deslegitimada, calificándola como pésima.

“En términos concretos, para la sociedad la policía se constituye en sinónimo de corrupción, ineficacia, complicidad e impunidad, donde la imagen policial se ha devaluado con hechos reales por la vulneración de derechos humanos e incapacidad preventiva y represiva frente a la criminalidad, como consecuencia se ahonda la desconfianza ciudadana que se traduce en una crisis de autoridad” (Mollericona y otros, 2006)

Lo anterior es importante porque cuando se toca el tema de la seguridad ciudadana, generalmente se excluye a la policía. Empero, según investigaciones realizadas, existe una experiencia al revés, es decir, la policía forma parte de la problemática de la inseguridad ciudadana, debido a la cantidad de denuncias de abusos cometidos por dicho cuerpo del Estado.

El transporte en la ciudad de La Paz

Según algunos estudios, en la ciudad de La Paz, cada día se movilizan en transporte público entre trescientas a cuatrocientas mil personas. Existen lugares donde a determinadas horas afluencia de gente es mayor. Esta situación es aprovechada por los delincuentes, quienes camuflados en algún vehículo de supuesto transporte público cometen sus fechorías.

Según datos de la Alcaldía, más de 200 mil motorizados circulan a diario por las calles de La Paz, de los que el 50% atraviesa el centro paceño. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE), para el año 2000, en la ciudad existían 6.393 minibuses; para 2010, la cifra llegó a 15.207, mostrando un crecimiento del 137%. Ahora bien, 32 mil conductores sindicalizados operan en los diferentes vehículos de transporte público y ninguna línea tiene afiliados definidos, son grupos que rotan por todas las líneas y sindicatos. Por otra parte, según la Unidad de Sistemas Viales de la comuna, en La Paz existen 540 líneas de transporte.

Actualmente, la autorización para el transporte público es otorgado por personas particulares, en este caso sindicatos, que deciden cuántos coches van a trabajar en la ciudad en función a la ganancia, sin considerar que esto puede generar más delincuencia, ya que no tienen un control y un registro adecuado de sus afiliados. Los sindicatos están divididos en grupos que rotan por todas las líneas de transporte. Es decir, si hoy un grupo de 20 o más coches cubre una zona, ese mismo grupo irá a otro barrio la próxima semana.

Sin embargo, en una ciudad como La Paz, donde diariamente miles de personas utilizan algún tipo de transporte, es necesario contar con reglamentos y herramientas eficientes que garanticen los derechos de los usuarios del transporte público, principalmente en términos de seguridad.

Pero como sucede en casi todos los temas relacionados con el desarrollo urbano, el crecimiento del sistema de transporte público no derivó de un proceso integral de planeación y programación del servicio, por lo que éste es desordenado y ha fomentado paralelamente la inseguridad.

El funcionamiento del transporte público destaca por la invasión y saturación de rutas, irregularidad en el servicio, falta de capacitación en los operadores, parque vehicular obsoleto y constantes violaciones a la normatividad y se suma a todas estas situaciones el tema de la inseguridad dentro del llamado transporte público.

Según nuestra percepción, hoy en día, la cara del transporte público, principalmente el que se ofrece en minibuses radiotaxis y taxis, es de inseguridad, maltrato e incomodidad, que significan un riesgo para el usuario del servicio.

Los usuarios víctimas de delincuentes

Las bandas de “cogoteros” que operan en las ciudades de La Paz y El Alto asesinaron a unas 90 personas en los dos últimos años, destacó el director nacional de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC), quien identificó las zonas de la Garita de Lima, Vita, plaza Eguino y Pérez Velasco como los puntos más peligrosos, mientras que en El Alto está La Ceja, la ex tranca de Río Seco, el cruce Villa Adela, la zona 16 de julio. En lo que va de los años 2012 y 2013 fueron desarticuladas seis organizaciones de cogoteros, cuatro en la ciudad del Alto y dos en la ciudad de La Paz.

Por otra parte, según datos de la FELCC, estos delitos son cometidos por más de dos personas, y también utilizan por lo general a mujeres o niños que son cómplices de los asaltantes. Por su parte, las víctimas manifestaron que un gran número de los que intervienen en los delitos son menores de edad y mujeres, otros respondieron que los menores no intervienen en dichos hechos.



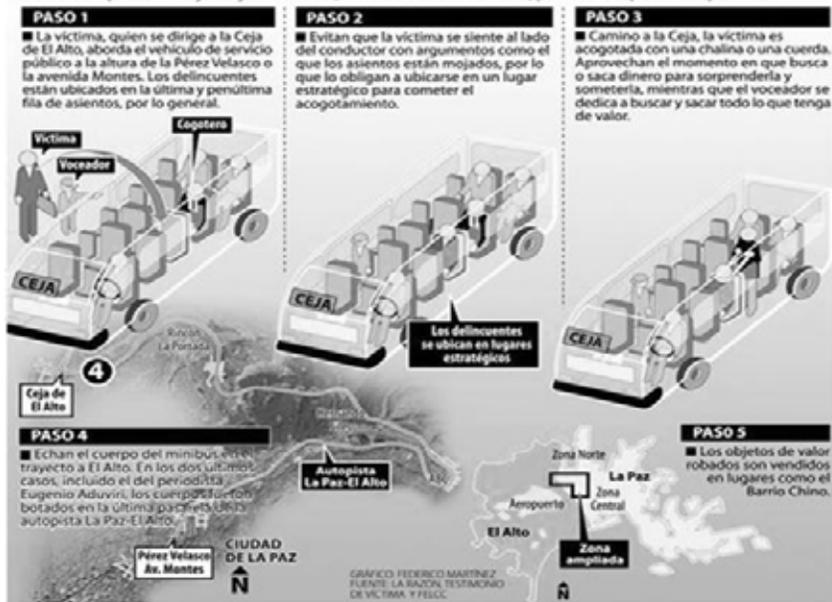
Fuente: Periódico La Razón, 2012

Según lo analizado, al menos nueve rutas de La Paz y el Alto son utilizadas por bandas de cogoteros que operan en taxis o minibuses que aparentan ser del servicio público, para luego recoger a sus víctimas, atracarlas y, en algunos casos, asesinarlas.

Su radio de acción se encuentra cerca a bares, locales de fiestas y donde haya gran aglomeración de gente, operando en horas de la noche o de madrugada. Cuando se trata de un minibús, por lo general los delincuentes (entre tres y siete) hacen que la víctima suba y se ubique en la segunda fila de asientos del área destinada a pasajeros. Mientras que los demás cómplices están ubicados en la última y penúltima fila.

Forma de operar de grupo de cogoteros

Los grupos de cogoteros están integrados por más de tres personas. Operan por las noches y tienen como cómplices a mujeres y a menores, como en el último caso, para no despertar sospechas



Fuente: FELCC

Se observa que tienen letreros, o el usuario confía en el grito del voceador; también operan con mujeres y hasta niños para generar más confianza. Una vez que la víctima o víctimas abordan el vehículo, avanzan unas cuerdas para luego estrangular o golpear a la víctima con el propósito de robarle sus pertenencias.

Factores de Victimización

La victimización está asociada con el estilo de vida y la rutina diaria, sean éstas de trabajo, estudio, viajes o comportamiento, y con variables demográficas distintas. La actividad rutinaria influye en el grado de exposición a tal actividad del atacante potencial

Lo que se quiere mostrar al lector es la descripción y el análisis de estas situaciones de vulnerabilidad³ que, de alguna manera, precipitan de forma pasiva que el usuario sea víctima inocente de los delincuentes dentro un determinado vehículo de transporte público.

Entonces, el uso de la noción de “vulnerabilidad” se vincula con la línea conceptual que plantea necesidades como carencias y se plantea como herramienta analítica que permita estudiar lo que ocurre en ese gran espacio, identificando situaciones diversas y con distinta condición de riesgo. Así, el concepto permitiría una mayor aproximación a la diversidad de situaciones a las que se enfrentan los usuarios.

Necesidades de trasladarse diariamente

Según estimaciones del Gobierno Municipal de La Paz, entre el 65 y el 70 por ciento de la población paceña recurre al transporte público urbano, sin mencionar que invierten una considerable cantidad de sus salarios en el mismo, ya que muchas personas toman 2 y hasta 3 movilidades para llegar a su trabajo, lugar de estudio o domicilio. Los más requeridos son los minibuses, por la diversidad de zonas que abarcan y la accesibilidad del pasaje, que oscila entre Bs. 1.50 y 2.50 para tramos más largos. En segundo lugar están los micros, cuyo pasaje es más bajo: 1 Bs; luego están los taxis y radiotaxis respectivamente.

Posiblemente en una sociedad como la nuestra estamos acostumbrados a vivir esta situación día a día sin tener presente que prácticamente nos estamos arriesgando cada vez que tomamos algún vehículo de transporte público. Cada vez son más los usuarios que se ven afectados por esta problemática.

Es interesante ver también cómo en las llamadas horas pico, desde las 6 de la tarde hasta las 8 de la noche, todas las personas, ya sean trabajadores públicos o privados, estudiantes, trabajadores informales y comerciantes tienen la nece-

3 En este contexto, la vulnerabilidad puede definirse como la capacidad disminuida de una persona o un grupo de personas para anticiparse, hacer frente y resistir a los efectos de un peligro o causado por la actividad humana, y para recuperarse de los mismos.

sidad de trasladarse a sus respectivos hogares, entonces forman grandes filas en determinados puntos de parada de la ciudad de La Paz, algunos toman taxis, otros minibuses, los más radiotaxis. El objetivo es llegar lo más pronto a sus domicilios.

Las estadísticas que registra el Organismo Operativo de Tránsito, 2011-2012, indican que en este periodo fallecieron 1167 personas por accidentes de tránsito y 500 personas fueron víctimas de delincuentes dentro un determinado vehículo de transporte público, de éstas 90 fueron víctimas fatales.

Conclusiones

Esas situaciones son las que preocupan a los usuarios, principalmente a los que tienen muy pocos recursos económicos y circulan encomendando su vida al Altísimo, con la esperanza de llegar seguros a su destino. Sin embargo, las cifras incompletas de la policía muestran que muchos no lo hacen y sus familias se ponen de luto o deben sufrir lo indecible por un robo, por una golpiza o agresión que a veces derivan en muerte. Los atracadores, los auteros, los pandilleros, los violadores están ocupando cada vez más espacios y ponen en riesgo la vida de niños, jóvenes, adultos y ancianos.

En esas condiciones, algunos jefes policiales se ocupan de advertir a los ciudadanos para que tomen recaudos y, por ejemplo, no aborden un vehículo público en horas de la noche, más cuando éste se halla semivacío: con tres o cuatro personas dentro, porque podría estar conducido por potenciales atracadores. ¿Será esa la solución?

Creemos que es hora de que todos caminen documentados, porque así se podrá saber quién es quién y se tendrá registrados a todos los delincuentes que caigan en la policía, por más pequeño antecedente que tenga. Es hora de dar con todos estos antisociales. En el extranjero las cosas funcionan así: todos deben andar con su documento y cuando la policía detiene a alguien le pide su documento y en seguida llama a la central y compara número de documento. Entonces ahí le comunican que no tiene antecedentes y recién dejan ir a la persona detenida. Pero si una persona no posee documento lo detienen. Entonces, lo primero que se debería hacer es organizar por turnos a los policías,

y no sólo realizar las llamadas batidas en los lugares en donde se supone que operan los malhechores.

Bibliografía

Alvazzi, Anna. (2003). *Victimización Criminal en Latinoamérica*. Madrid: (UNICRI) Ed iberoamericana.

Bauman, Zygmund (2010) *Tiempos líquidos*. España: Tusquets.

Beck, Ulrich (2006). *La sociedad del riesgo*. España: Paidós.

BID (2008). *Violencia en América latina y el Caribe*. Perú: Ed. Cusco.

CEPAL (2007). *La delincuencia en América Latina*. Santiago de Chile.

Esbec R. (1994). *Victimología y víctimas. Un estudio sobre las víctimas*. Venezuela: Ed. Maracaibo.

Felson, (1996). *Perspectivas de la victimización*.

Gómez Arias, Y. (2004). *Globalización neoliberal, criminalidad, victimización social, trabajo sobre problemas sociales de la ciencia*. La Habana: Instituto Superior militar Hermanos Martínez Tamayo.

Gómez Pérez, A. (2004). *Aspectos puntuales acerca de la Victimología*. Colectivo de Autores. La Habana: Editorial Félix Varela.

Kesler, Gabriel. (1998). El sentimiento de inseguridad. En *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. Vol. 80. Madrid

Hans Vont, Hentig (1968). *El criminal y su víctima*. Madrid: Alianza.

Landrove Díaz, G. (1990). *Victimología*. Madrid: Ed Calpe.

Latinobarómetro (2006). *Encuestas de victimización*. Santiago de Chile: Ed. UTE.

Mendelshon, B. (1981). *La victimología y las Tendencias de la Sociedad contemporánea*. San José.

Mollericona y otros (2006). *La seguridad entre las fronteras de lo público y privado*. La Paz: PIEB.

Moreno, J. M. (1998). Comportamiento antisocial en los centros urbanos: una visión desde Perú. En *Revista Iberoamericana de educación*. Nº 18. Pág. 189-204

Omonte, Darío (2003). La delincuencia y sus consecuencias. En *Revista Alternativa*. Santiago de Chile: Ed. Rosa Cruz.

Policía Boliviana. (2006) *Dossier: Situaciones delincuenciales en Bolivia. Datos estadísticos*. La Paz: Calama.

Revista Brecha (2009) *Delincuencia y ciudadanía*. La Paz: Ed. KDI.

Vélez, Luis y otros. (1999). *Victimización en Colombia: la ciudad de Cali*. Colombia: Ed. José.

Viera Hernández, M. (2000). “Temas fundamentales sobre Criminología”. En *Un análisis sobre Bolivia basado en la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana*. Santa Cruz.

Hemeroteca

La Razón, 2012-2013

El Diario, 2012

El Extra, 2012-2013