

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS



TESIS DE GRADO

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“NECESIDAD DE UNA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE
PENALMENTE LA IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES”**

POSTULANTE : Univ. Aguilar Villacorta, Marco Antonio
TUTOR : Dr. Camacho Pérez, Gustavo

La Paz – Bolivia

2014

Dedicatória:

A mí madre...Mery Paz

Agradecimientos:

Al tutor del presente trabajo de tesis

Resumen

Los accidentes de tránsito constituyen un problema mundial por el impacto en la salud, los costos y porque las tendencias observadas indican para los próximos años un aumento significativo que lo ubicará entre las 10 primeras causas de enfermedad y muerte.

En Bolivia, la características en la evolución de su perfil epidemiológico más algunas evidencias encontradas, inducen a pensar que el problema de accidentes de tránsito constituye un serio desafío para la salud pública.

En el Código Penal Boliviano no contempla la responsabilidad o culpabilidad de los peatones en accidentes de tránsito. Por ello y frente a un hecho de tránsito con consecuencias penales nuestra legislación sanciona solo al conductor y/o al propietario o gerente de una empresa de transporte.

Lo mencionado hace imprescindible que nuestra legislación incluya la tipificación de la responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito, de Ahí el porqué de la presente investigación.

En este sentido analizamos: 1) Las normas de circulación de tránsito en nuestro país; 2) Describimos la responsabilidad del peatón en la legislación vigente; y 3) En base a datos de la Unidad Operativa de Tránsito describimos la incidencia de la Imprudencia de los peatones en los accidentes.

Las conclusiones y recomendaciones son productos del análisis de los resultados de la investigación y pretenden aportar a solucionar el problema investigado.

**“NECESIDAD DE UNA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE
PENALMENTE LA IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES”**

ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria.....	ii
Agradecimientos.....	iii
Resumen	1
ÍNDICE	1
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	5
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
2. PROBLEMATIZACIÓN.....	6
3. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	7
3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.....	7
3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	7
3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL.....	7
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
5.1. OBJETIVO GENERAL.....	10
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	10
6. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA HIPÓTESIS.....	11
6.1. TEORÍA DE LA MATERIALIZACIÓN DE LA LEY.....	11
6.2. TEORÍA JURÍDICA DEL DELITO.....	11
6.3. TEORÍA JURÍDICA DEL DELITO IMPRUDENTE.....	13
6.4. EL DEBER DE CUIDADO.....	15
7. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
7.1. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	17
7.2. VARIABLE INDEPENDIENTE.....	17

7.3. VARIABLE DEPENDIENTE	17
8. MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	17
8.1. MÉTODO GENERAL	17
8.1.1. Método Analítico – Sintético.....	17
8.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS.....	18
8.2.1. Método exegético.....	18
8.2.2. Método dogmático	18
8.2.3. Método Empírico	18
9. TÉCNICAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN	19
9.1. Entrevista semiestructurada	19
9.2. Encuesta	19
DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA	20
INTRODUCCIÓN	21
CAPÍTULO I	25
MARCO HISTORICO	25
1. ANTECEDENTES DE LOS ACCIDENTES PRODUCIDOS POR IMPRUDENCIA DE PEATONES	25
1.1. APARICIÓN DEL AUTOMÓVIL EN EL MUNDO	25
1.2. LAS PRIMERAS CONSECUENCIAS DEL AUTOMÓVIL.....	26
1.3. SURGIMIENTO DE LAS CIUDADES CONGESTIONADAS	27
1.4. NECESIDAD DE NORMAS PARA ORDENAR EL TRÁNSITO.....	27
1.5. PRIMEROS ANUNCIOS DE MULTA PARA PEATONES IMPRUDENTES .	28
CAPITULO II.....	31
MARCO TEÓRICO	31
2. DELITOS SEGÚN LA CULPABILIDAD.....	31
2.1.1. DELITOS SEGÚN LA CULPABILIDAD.....	32
2.1.1.1. Delitos Dolosos	32
2.1.1.2. Delitos Culposos.....	32
2.2. IMPRUDENCIA.....	33
2.2.1. CLASIFICACIÓN DE LA IMPRUDENCIA.....	34

2.2.1.1.	Culpa consciente.....	34
2.2.1.2.	Culpa inconsciente.....	34
2.3.	IMPRUDENCIA DEL PEATÓN.....	34
2.3.1.	PEATÓN.....	35
2.3.1.1.	Deberes del Peatón en la Vía Pública.....	35
2.4.	DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR IMPRUDENCIA	36
2.5.	RESPONSABILIDAD: PENAL Y CIVIL.....	37
2.5.1.	RESPONSABILIDAD PENAL.....	37
2.5.2.	RESPONSABILIDAD CIVIL.....	38
2.6.	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	38
2.6.1.	FACTORES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	39
2.6.1.1.	Fallas Humanas	39
2.6.1.2.	Fallas Mecánicas	40
2.6.1.3.	Condiciones Metereológicas y Ambientales	41
2.6.2.	RESULTADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	41
2.6.3.	ESTABLECIMIENTO DE CAUSAS Y CIRCUNSTANCIAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	42
2.6.4.	DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....	44
CAPITULO III.....		46
3.	ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA VIGENTE REALCIONADA AL TEMA DE INVESTIGACION.....	46
3.1.	NORMATIVA NACIONAL	46
3.1.1.	Constitución Política del Estado Plurinacional.....	46
3.1.2.	CODIGO PENAL.....	49
3.1.3.	CÓDIGO DE TRÁNSITO.....	50
3.1.4.	REGLAMENTO DE TRANSITO.....	52
3.2.	LEGISLACIÓN COMPARADA	57
3.2.1.	REPUBLICA DEL PERU.....	57
3.2.2.	REPUBLICA DE HONDURAS.....	64

CAPITULO IV	66
MARCO PRÁCTICO	66
4. TIPO DE INVESTIGACIÓN	66
4.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN	66
4.2. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	67
4.2.1. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES	67
4.3. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	68
4.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	69
4.5. MUESTREO.....	69
4.5.1. MUESTRA NO PROBABILÍSTICA	69
CAPÍTULO V	71
5. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO	71
5.1. DATOS ESTADÍSTICOS	71
5.2. LEVANTAMIENTO DE DATOS	73
5.3. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS - PEATONES.....	74
5.4. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – SECRETARIOS SINDICATOS DE TRANSPORTISTAS	84
5.4.1. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – INVESTIGADOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y REPRESENTANTE VICEMINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA	93
5.4.2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – ABOGADOS	94
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	101
Conclusiones.....	102
Recomendaciones	103
PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL.....	104
PROYECTO DE LEY	105
BIBLIOGRAFÍA	107
ANEXOS	112

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

“NECESIDAD DE UNA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE PENALMENTE LA IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES”

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito se constituyen en un problema latente de la sociedad no sólo en términos cuantitativos donde las cifras se incrementan aceleradamente, sino también en términos cualitativos por las huellas que dejan en la salud de la población afectada.

Los daños físicos y psicológicos son irreversibles para las personas que sufren algún accidente de tránsito y más aún para los familiares que ven truncados sus sueños por la pérdida de algún ser querido.

Las causas que originan estos accidentes de tránsito son: *las mecánicas* referidas al deficiente mantenimiento del vehículo; *meteorológicas y ambientales* relacionadas con lluvias, neblina, granizo, otros; *estructura vial* se relaciona con el mal estado de las vías y la falta de señalización y *fallas humanas* como el conducir en estado de ebriedad, las maniobras imprudentes, el exceso de velocidad y otros que en su mayoría son atribuibles a los conductores de los vehículos.

Sin embargo, no debe dejarse de lado la posibilidad de que también las fallas humanas son atribuibles a los peatones ya que su imprudencia puede acrecentar las cifras estadísticas de los accidentes de tránsito.

2. PROBLEMATIZACIÓN

En base a lo expuesto se formula la siguiente pregunta de investigación:

¿Será necesaria la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar los accidentes de tránsito?

3. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La delimitación de esta investigación contempla tres parámetros:

3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA

La problemática estudiada se encuentra dentro del *Derecho Penal* por ser una rama del Derecho Público.

Al respecto, el autor Ossorio indica que para “*Fontán Balestra el derecho penal es la rama del ordenamiento jurídico que contiene las normas impuestas bajo amenaza de sanción*”.¹

Por ello, este trabajo se relaciona con el Derecho Penal porque pretende regular penalmente la imprudencia de los peatones para que la consecuencia de este delito tenga una sanción.

3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL

El ámbito geográfico de esta investigación es la ciudad de La Paz por ser la sede de gobierno donde se registra un elevado número de accidentes de tránsito según la Dirección Nacional de Tránsito. Asimismo, se toma en cuenta datos de otras ciudades con la finalidad de obtener mayor información.

3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Esta investigación contempla dos etapas:

¹ OSSORIO, Manuel (1997). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Buenos Aires. Heliasta. P. 326.

Primera etapa: Revisión de las estadísticas de los accidentes de tránsito desde el 2000 hasta los primeros meses del 2010.

Segunda etapa: Aplicación de las herramientas metodológicas para el levantamiento de datos durante la primera quincena de abril del 2010.

4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

La imprudencia de los peatones se ha convertido en una de las causas principales de los accidentes de tránsito y por ende en un problema social a escala mundial, como en el Perú donde los peatones imprudentes son culpables de la tercera parte del total de accidentes que ocurren en la capital limeña.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, cada día, hasta 140.000 personas se lesionan en las carreteras y calles del mundo. Más de 3.000 mueren y unas 15.000 quedan discapacitadas de por vida. Las cifras resultan alarmantes y aún lo son más las tendencias observadas. Si persisten, para el 2020 se estima un crecimiento en un 60%, con lo que los traumatismos por accidentes de tránsito se habrán convertido en un factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones (ocuparían el tercer lugar en una lista de las 10 enfermedades o traumas más frecuentes).²

En Bolivia, cambios significativos en los último 20 años relacionados con la mayor esperanza de vida, la declinación de algunas enfermedades infecciosas y la persistencia de otras, la urbanización acelerada, la migración interdepartamental, la emergencia de enfermedades no transmisibles, entre otras; están determinando una transición epidemiológica particular con la coexistencia de problemas infecciosos y de otros como los

² Organización Panamericana de la Salud/Organización Mundial de la Salud. — La Paz: OPS/OMS, 2004. 102p.

traumatismos y muertes por accidentes de tránsito que necesariamente impacta en el perfil de salud de la población boliviana.³

Es con esta preocupación, y con el propósito de impulsar respuestas integrales al problema, que se ha decidido llevar adelante la presente investigación a fin de conocer la magnitud y principales características del comportamiento de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos 5 años.

Es que la imprudencia tiene muchas edades y rostros no definidos muchas veces inconcebibles que van en detrimento del propio peatón que en un momento de descuido, prisa o simplemente diversión atentan contra su propia vida.

*“Nuevamente y apoyándose en los escalofriantes números, de 113 accidentes, 49 son provocados por peatones en estado de ebriedad, 59 por imprudencia del peatón y cinco por culpa de los padres de familia. Es decir, que por descuido motivaron que sus hijos menores de edad crucen las pistas hacia una muerte segura”.*⁴

El pararse al borde de la acera, cruzar la calle corriendo sin tener cuidado de los vehículos, ebriedad del peatón, jugar en la calzada entre otros son algunas de las imprudencias que cometen diariamente los peatones.

Bolivia no queda al margen de esta situación ya que el teniente coronel Augusto Angulo, Jefe de la División de Accidentes afirma que en el primer semestre del 2008 *“un 90% (de los 525 accidentes) fueron por imprudencia de los peatones”*.

³ ibídem.

⁴ Manuel Bermúdez Tapia, “Peatones ¿Imprudentes y peligrosos?” (Perú), (agosto 2008).

Es más, los datos del 2009 ubican en tercer lugar la “*imprudencia del peatón con el 10% que representa a 754 casos*”.⁵

Se debe recordar que el Estado tiene la obligación de tomar las medidas administrativas, legislativas y jurisdiccionales que sean necesarias para proteger la vida y la integridad física de las personas así como eliminar y sancionar toda acción que vaya en contra de la misma.

Por tanto, la motivación para consolidar esta investigación desde un punto de vista jurídico, es proponer la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar los accidentes de tránsito.

5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Esta investigación pretende consolidar las siguientes finalidades:

5.1. OBJETIVO GENERAL

Proponer la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar los accidentes de tránsito.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar las imprudencias más comunes de los peatones.

Señalar los tipos de accidentes de tránsito que producen las imprudencias de los peatones.

Establecer los resultados de la imprudencia del peatón en accidentes de tránsito.

Especificar las sanciones que deberían imponerse a estos peatones.

⁵ FM BOLIVIA RADIO ON LINE. “Imprudencia de chóferes causa más de 1.500 hechos de tránsito” (2010) “s. pág”. Online. Internet. 22 marzo del 2010. Disponible en: <http://www.fmbolivia.com.bo/noticia23789-imprudencia-de-choferes-causa-mas-de-1500-hechos-de-transito.html>.

Determinar si en la legislación comparada existen normas que regulen penalmente la imprudencia de los peatones.

Redactar la normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones.

6. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA HIPÓTESIS

Esta investigación se sustenta en las siguientes teorías:

6.1. TEORÍA DE LA MATERIALIZACIÓN DE LA LEY

El autor Radbruch señala que “la ley natural debe positivizarse forzosamente, no puede quedar en estado de potencia en la esencia humana, sino que debe traducirse primero en norma, en cuyo caso se positiviza en la palabra, para luego en la palabra ser objeto de una decisión expresa que se positiviza en el obrar mismo. No puede haber un derecho natural que se quede en puro estado de proyecto, ni en mera norma mental, ni en simple decisión volitiva; tiene que hacerse palabra primero y obra después”.⁶

En este sentido, el Estado juega un rol muy importante porque de él emanan las leyes y las medidas de seguridad. Es así que los valores de orden y seguridad deben traducirse en norma, porque no puede darse una simple decisión volitiva, sino que debe consolidarse a través de su cumplimiento.

6.2. TEORÍA JURÍDICA DEL DELITO

⁶ Radbruch citado por Edgardo Fernández (1984), *Filosofía del Derecho*. Buenos Aires. Desalma. P. 336.

Zaffaroni resalta que la finalidad de la teoría del delito es proporcionar un “*camino lógico para afirmar o descartar la criminalidad de las conductas concretas*”⁷, es decir, que esta teoría estudia los elementos principales del delito.

En otras palabras, la teoría del delito determina ciertas características que convierten una conducta en delictiva, tomándose en cuenta que existen rasgos comunes a todos los tipos y éstos dan lugar a lo que se califica como delito; responde a la pregunta “¿*Cuándo hay delito?*”⁸.

La teoría del delito presenta elementos como: acción, tipicidad, antijuricidad, culpabilidad y punibilidad, mismos que están orientados a la protección de una respectiva garantía del derecho penal

La denominación de delito supone la materialización del Principio de Legalidad: “*Nullum crimen, nulla poena sine praevia lege*”⁹, que significa “*Ningún crimen, ninguna pena sin ley previa*”¹⁰. Este principio se constituye en una garantía para cualquier individuo porque implica que primero un acto para ser delictivo tiene que ser considerado como tal en una norma jurídica.

Por tanto, debe entenderse un delito como “*una acción típica, antijurídica, punible y atribuible a un actor*”¹¹. El delito es la subsumición de la conducta a un tipo penal porque la sociedad es víctima. Los elementos del delito son similares a los de la teoría del delito y se explican a continuación:

⁷ ZAFFARONI, Raúl (1996). *Tratado de Derecho Penal*. Volumen III. Argentina. CYAN. P. 15.

⁸ HASSEL, Guillermo. *Introducción a la teoría del delito*. Facultad de Abogacía. Universidad Católica de Santa FE. Argentina. P. 5.

⁹ OSSORIO, Manuel (1997), *op. cit.*, p. 796.

¹⁰ *Ibidem*, p. 653.

¹¹ ARTEAGA, Heidi (2009). *Teoría del delito*. Curso Básico - Programa de capacitación. La Paz. GTZ- Proyecto de Apoyo a la Reforma Procesal Penal. P.5.

Acción es un comportamiento humano exteriorizado e incluye el elemento exterior (movimiento muscular exteriorizado) y el elemento interno o subjetivo que refiere a la voluntad del sujeto (ejecutor de la acción).

Tipicidad descripción abstracta del comportamiento humano consciente y deseado, penalmente relevante. Se subdivide en tipicidad objetiva caracterizada por la acción visible y tipicidad subjetiva por lo invisible refiere a la motivación del sujeto. La subjetiva se divide en dolo y culpa.

Antijuridicidad conducta que va en contra del orden jurídico de lo establecido. Lo definido como típico es antijurídico, salvo que concurra una causa de justificación. La falta de antijuridicidad se da cuando existen causas de justificación.

Culpabilidad es una valoración del acto típicamente antijurídico y si el resultado es desfavorable para el autor se le reprocha por no actuar conforme las normas.

Punibilidad es la imposición de una pena a una conducta típica y antijurídica. “Existen situaciones jurídicas en las que no se impone la pena como consecuencia de una expresa renuncia del derecho penal a su aplicación”.¹²

La falta de punibilidad se da cuando existen excusas legales absolutorias como escasa significación del bien jurídico, perdón del ofendido, estrecha relación entre ofensor y ofendido, escasa significación del bien jurídico, otros.

6.3. TEORÍA JURÍDICA DEL DELITO IMPRUDENTE

¹² *Ibidem*, p. 30.

La doctrina tradicional causalista considera a la imprudencia como una segunda forma de culpabilidad, junto al dolo. Sin embargo, los proponentes de esta doctrina influenciados por las corrientes modernas conciben a la culpa en el sentido normativo de omisión de la diligencia debida, a lo cual suman el sentido puramente psicológico. Al situar la imprudencia de la culpabilidad contemplan de forma unitaria el deber objetivo de cuidado y el subjetivo sin ninguna diferenciación.

En contraposición se encuentra otro grupo que propugna a la sistemática finalista, como José CERESO MIR, que explica la imprudencia como determinante de tipo de injusto donde claramente se distingue un deber objetivo y un deber subjetivo de cuidado.

El autor Mir Puig favorable al finalismo resalta que los conocimientos y capacidades personales condicionan lo injusto de la imprudencia, *“ésta es la única forma de evitar la impunidad de quien dotado de facultades sobresalientes deja de emplearlas voluntariamente y se limita a comportarse con arreglo al deber objetivo de cuidado”*.

En los delitos de acción imprudente el desvalor de acción está representado por la inobservancia del cuidado objetivamente debido y el desvalor del resultado por la lesión o el peligro concreto de un bien jurídico. Entre estos dos desvalores se da una relación interna cuyo resultado es producto de la inobservancia del cuidado objetivamente debido y ser uno de los que trataba de evitar la norma de cuidado infringida.

Respecto al tipo de lo injusto, en estos delitos imprudentes, éste se constituye por una acción que infringe el deber objetivo de cuidado donde el resultado y la relación causa-efecto determinada conforme al criterio de la equivalencia de las condiciones y el criterio de imputación objetiva.

El tipo de lo injusto se da en delitos de acción imprudente cuando el resultado sea consecuencia de la imprudencia porque el Derecho exige a las personas una determinada diligencia en el desarrollo de sus diversas acciones.

6.4. EL DEBER DE CUIDADO

En los casos de imprudencia suele apelarse a una infracción del deber de cuidado, entendido éste como un comportamiento que queda subsumido en un tipo de comisión, cuando la acción realizada por el sujeto va en contra de lo que exige el deber de cuidado.

Es así, que el deber de cuidado “*tiene como fundamento legal, la pretensión jurídica que obliga a todas las personas a observar un determinado cuidado o diligencia al momento de realizar las diversas actividades de la vida social*”.¹³ Por tanto, el sujeto que infringe este deber da lugar a una conducta inadmisibile.

El deber de cuidado es objetivo porque no es posible que su contenido se determine en lo individual porque sería un quebranto para la protección de los bienes jurídicos. La determinación del cuidado objetivamente debido se realiza con un criterio normativo ya que no es decisivo el cuidado que se observe de hecho en el desarrollo de una actividad de la vida social, sino el que sea necesario para evitar la lesión de los bienes jurídicos.

Es así, que se exige tomar en cuenta todas las consecuencias objetivamente previsibles de la acción para determinar la inobservancia del cuidado objetivamente y la relación de causalidad estará comprendida en el tipo de los delitos de acción imprudentes.

En este sentido, las personas prudentes y responsables evitarán acciones peligrosas para evitar infringir el deber de cuidado.

¹³ VILLAMOR, Fernando (2003). *Derecho Penal Boliviano*. La Paz. Librería Editorial Popular. P. 127.

Para la determinación de la medida del deber de cuidado se recurre a ciertos criterios que tienen la finalidad de establecer la tipicidad o atipicidad de la conducta. El autor Fernando Villamor¹⁴ indica que estos criterios pueden ser:

La Ley y los principios de experiencia donde se toma en cuenta las normas jurídicas cuya violación irá en contra del deber de cuidado. Respecto a los principios de experiencia son considerados reglas de arte que rigen a los diferentes grupos de profesionales para un correcto desempeño de la profesión.

Las pautas sociales de conducta se aplican porque no todas las conductas sociales están normadas y por ello se aplica aquello expresado por el autor Welzel “*qué acción habría efectuado un hombre razonable y prudente en lugar del autor*”.

Criterio de la determinación objetiva resalta el deber de cuidado que tiene un hombre prudente y consciente en la misma situación sin ingresar en particularidades del autor.

Criterio de la determinación individual es contraria a la anterior, ya que en este caso se destaca las capacidades y conocimientos del autor concreto (particularidades).

El principio de confianza distingue la participación de dos personas en el hecho donde existe la confianza de que el otro se comportará acorde a las normas, es decir, preservará el deber de cuidado.

7. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN

La normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos.

¹⁴ *Ibidem*, p. 129.

7.1. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

Las variables identificadas son las siguientes:

7.2. VARIABLE INDEPENDIENTE

x = Normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones.

7.3. VARIABLE DEPENDIENTE

y = Evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos.

8. MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

Se utiliza los siguientes métodos:

8.1. MÉTODO GENERAL

8.1.1. Método Analítico – Sintético

Que consiste en la descomposición del objeto de estudio en sus partes elementales con la finalidad de comprender cada una de ellas, de manera que a través de la síntesis se reconstruya o integre nuevamente dicho objeto.

Por ello, mediante este método se conocerá las partes constitutivas del objeto de estudio que es la imprudencia del peatón en accidentes de tránsito lo cual servirá de fundamento para la creación de la nueva normativa.

8.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS

8.2.1. Método exegético

Se utiliza para interpretar correctamente las normas que sustentan esta investigación para que sirvan de base de la nueva normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar accidentes de tránsito.

8.2.2. Método dogmático

Contempla la revisión y el entendimiento de las normas jurídicas para su posterior aplicación en el caso concreto. Es así, que se revisa las normas bolivianas para rescatar aquellas que refieren al objeto de estudio de esta investigación.

8.2.3. Método Empírico

Método Estadístico este método “no repara en lo singular y lo individual, sino en lo general y lo social”¹⁵ y se utilizará el mismo porque se dará una descripción estadística de la sociedad sobre la penalización de la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito.

¹⁵ LAURA, Roberto (2007). *Métodos y técnicas de investigación social*. La Paz. P. 42.

9. TÉCNICAS UTILIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN

Para el levantamiento de datos se cuenta con las siguientes técnicas:

9.1. Entrevista semiestructurada

Es aquella que alterna preguntas estructuradas con preguntas espontáneas. Esto significa que si bien el entrevistador tiene un cuestionario, éste puede modificarse según el desarrollo de la conversación.

Por tanto, para esta investigación se cuenta con tres tipos de cuestionarios: uno dirigido a los abogados en materia penal, otro a los Secretarios Generales de los Sindicatos de Transportistas y finalmente a personas relacionadas con el tema de investigación.

Cada cuestionario tiene como base cinco preguntas abiertas, número que puede ser incrementado o disminuido según las respuestas de los entrevistados. La duración de las entrevistas está sujeta a la disponibilidad de tiempo de cada uno de ellos.

9.2. Encuesta

Se emplea un cuestionario que “*consiste en un conjunto de preguntas respecto a una o más variables*”.¹⁶ Por ello, se ha diseñado un cuestionario con diez preguntas cerradas y de selección múltiple, mismas que están dirigidas a los peatones paceños.

¹⁶ HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (1998). *Metodología de la investigación*. 2da Ed. México D.F. McGraw-Hill. P. 276.

DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

INTRODUCCIÓN

Una gran cantidad de accidentes de tránsito que se suscitan en el territorio boliviano tienen como causa principal la imprudencia del peatón, sea por efectos de bebidas alcohólicas o por desacato a las reglas de circulación vial incluidas en el Código de Tránsito.

Las últimas estadísticas generadas en el 2009 posicionan en tercer lugar a la imprudencia del peatón como generador de accidentes de tránsito cuyos resultados comprenden personas lesionadas y muertas en muchos casos.

Es que, las diversas facetas que muestra la imprudencia de los peatones van desde el uso de la calzada, cruce de las calles cuando el semáforo está en luz verde, cruzar las calles corriendo sin percatarse de los vehículos, además de otros que han llamado profundamente la atención.

Por tanto, esta investigación se inicia con la interrogante que sostiene si es necesaria la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar los accidentes de tránsito.

Tras la revisión de las diferentes teorías jurídicas y con la finalidad de sustentar la hipótesis se responde tentativamente al problema de investigación señalando que la normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos.

Bajo esta perspectiva, se procedió a delimitar temporalmente esta investigación en dos etapas: una primera donde se revisó datos estadísticos de los accidentes de tránsito provocados por la imprudencia del peatón; y una segunda etapa donde se aplicaron las herramientas metodológicas, es decir, el levantamiento de datos a través de la encuesta y la entrevista semiestructurada.

La entrevista semiestructurada contó con un cuestionario con preguntas abiertas dirigidas a Secretarios de Sindicatos de Transportistas, un Investigador de Accidentes de Tránsito, un Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana y abogados entendidos en la materia; mientras que la encuesta a través de un cuestionario con preguntas cerradas y de selección múltiple se utilizó con los peatones paceños.

En consecuencia, estas herramientas metodológicas se aplicaron a una muestra no probabilística conformada por 51 personas, arriba mencionadas, cuyos resultados están orientados a responder a los objetivos planteados, entre ellos: Identificar las imprudencias más comunes de los peatones; Señalar los tipos de accidentes de tránsito que producen las imprudencias de los peatones; Especificar las sanciones que deberían imponerse a estos peatones, Redactar la normativa específica, además de otros.

Los resultados obtenidos muestran que los peatones paceños a pesar de no conocer las reglas de circulación vial incluidas en el Código de Tránsito, están conscientes de usar aceras, respetar las señalizaciones y otros, pero no aplican en su diario vivir y que en ocasiones han provocado diferentes tipos de accidentes de tránsito.

Por su parte, los Secretarios de Sindicatos de Transportistas apoyan la creación de una normativa que penalice la imprudencia del peatón frente al incremento cuantitativo de accidentes de tránsito, porque en cualquier hecho las autoridades siempre responsabilizan al conductor, sea o no culpable.

Tanto el representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana y el Investigador de Accidentes de Tránsito también sostienen la necesidad de que surja esta normativa porque las medidas deben ser más drásticas frente a las incluidas en el Código de Tránsito, todo con miras a disminuir los accidentes de tránsito.

Los abogados proponen que la normativa tenga una sanción de reclusión y que esté sujeta a los daños provocados y al momento de crearse esta normativa se está dando cumplimiento a los derechos constitucionales de proteger la vida e integridad física de las personas.

En base a todos los fundamentos jurídicos, teóricos y los resultados obtenidos de la revisión de datos estadísticos y del levantamiento de datos, es que se pone a consideración una propuesta que penaliza la imprudencia del peatón para evitar más accidentes de tránsito.

Para una mejor comprensión del contenido de esta tesis, se ha subdividido este documento en dos partes fundamentales como se explica a continuación:

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Se explica los aspectos metodológicos que se emplean en la investigación y los cuales se sustentan en: Enunciado del título del tema; Identificación del problema; Problematización; Delimitación de la investigación; Fundamentación e importancia de la investigación; Objetivos tanto general como específicos; Marco teórico que sustenta la hipótesis; Variables y los Métodos y técnicas de la investigación.

DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA DE LA TESIS

Se desarrolla el cuerpo de la tesis respaldada con fundamentos teóricos, doctrinales y empíricos. Esta segunda parte se divide en los siguientes capítulos:

CAPÍTULO I: MARCO HISTÓRICO.- Trata de la aparición del automóvil, las primeras consecuencias de dicha aparición, surgimiento de las ciudades congestionadas, necesidad de normas para ordenar el tránsito y los primeros anuncios de multas para los peatones imprudentes.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.- Habla de la culpabilidad, delitos según la culpabilidad, definición de imprudencia, imprudencia del peatón, determinación de la responsabilidad por imprudencia, responsabilidades penal y civil, accidentes de tránsito, factores y resultados de estos accidentes, determinación de la responsabilidad en un accidente de tránsito.

CAPÍTULO III: MARCO JURÍDICO.- Se sustenta en la Constitución Política del Estado, Código Penal Boliviano, Código de Procedimiento Penal, Código de Tránsito y su reglamento y un marco jurídico comparado.

CAPÍTULO IV: MARCO PRÁCTICO.- Explica el tipo y enfoque de la investigación, hipótesis, identificación de variables y la operacionalización de las mismas, diseño de la investigación y el muestreo.

CAPÍTULO V: RESULTADOS.- Provenientes de la revisión de los datos estadísticos y del levantamiento de la información a través de la aplicación de las herramientas creadas para tal fin.

CONCLUSIONES.- Realizadas por objetivos donde se responde los objetivos específicos y a su vez el objetivo general. Así también se comprueba la hipótesis.

PROPUESTA.- Presenta la redacción de la nueva normativa específica que regula penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito.

CAPÍTULO I

MARCO HISTORICO

1. ANTECEDENTES DE LOS ACCIDENTES PRODUCIDOS POR IMPRUDENCIA DE PEATONES

1.1. APARICIÓN DEL AUTOMÓVIL EN EL MUNDO

Si bien no existe un consenso general sobre el creador del automóvil, su aparición se daría a finales del siglo XIX donde se registró las primeras marcas de vehículos como: Renault, Benz, Citroën, Ford.

Con el pasar del tiempo y el avance de la tecnología se introdujo mejoras, a estos primeros vehículos, en cuanto a eficiencia, comodidad, seguridad, altas prestaciones y otras ventajas que se pusieron a consideración del público que expectante veía la transformación de las carreteras en las diferentes ciudades.

Es así, que el siglo XX se revistió con la avalancha de automóviles que empleando diferentes velocidades llenaron las calles, los caminos y si bien facilitaron el transporte de las personas de un lugar a otro también dieron lugar a un proceso de transformación social, física y económica de las vías urbanas.

La transformación física se entendería como la aparición de condiciones nuevas de las ciudades y los caminos porque estas “máquinas” requerirían diferentes espacios para circular, estacionar además de abrirse paso en lugares donde sólo reinaban los peatones, tranvías y carretas.

Respecto a la transformación económica se crearían diversas actividades de producción y servicios, fuentes de empleo y con ello ingresos. Lo social se consolidaría “*con la libertad individual en movimiento*”¹⁷ y las distancias se acortarían por lo que las personas dejarían de depender de las mismas.

1.2. LAS PRIMERAS CONSECUENCIAS DEL AUTOMÓVIL

El empresario Henry Ford al introducir las novedades en la construcción en serie de automóviles y la accesibilidad en materia económica dio lugar a que la gente optara por un tipo de vehículo y con ello los problemas fueron agravándose porque se originaron los primeros accidentes de tránsito.

Así cuenta la historia que en 1836, en Nueva York, una mujer de nombre Evelyn Thomas se dirigía a su trabajo en su bicicleta y paralelamente Henry Wells “*probaba emocionado su flamante y costosa adquisición: un Duryea Motor Wagon, por una de las calles perpendiculares a la que circulaba Evelyn*”.¹⁸

El desenlace de este hecho fue que Evelyn cayó al piso sin daños graves ya que el auto no tenía un volante y se manejaba a palanca como una carroza. La gente curiosa se agrupó para ver dicho “carro sin caballo” mientras que los policías no supieron cómo proceder.

¹⁷ ALCALA, Laura (2004). *Las vías rápidas en el ámbito urbano*. Tesis Doctoral de Arquitectura. Barcelona. P. 25.

¹⁸ ANFRIX. “Primer accidente de tránsito en la historia” (2007): “s. pág”. Online. Internet. 22 marzo del 2010. Disponible en: <http://www.anfrix.com/2007/01/el-primer-accidente-de-transito/>

De esta manera, surge la primera víctima de accidente de tránsito que fue hospitalizada por unos raspones producto del choque. El culpable, Henry Well, fue encarcelado por unos días y se constituyó en el primer detenido por producir un accidente de tránsito.

1.3. SURGIMIENTO DE LAS CIUDADES CONGESTIONADAS

El automóvil dio lugar al redescubrimiento de las ciudades ya que muchos de sus habitantes comenzaron a planificar sus actividades que implicaban el desplazamiento a determinadas zonas en horas y días específicos.

Las vías y estructuras urbanas de las ciudades tuvieron que adecuarse a los cambios aunque muchas de ellas no pudieron y el nuevo tipo de tránsito comenzaba a originar los primeros problemas como el congestionamiento de las ciudades por la masificación del automóvil “*que proponía nuevas perspectivas dinámicas a los recorridos*”.¹⁹

1.4. NECESIDAD DE NORMAS PARA ORDENAR EL TRÁNSITO

El periodo caótico que trajo consigo la masificación del automóvil en las ciudades exigió “*nuevas reglas urbanas de circulación como así también la demarcación dentro de la cinta viaria, de determinadas áreas singulares de uso como pasos de cebra, zonas azules, los carriles restringidos al transporte público, la inclusión*”.²⁰

¹⁹ ALCALA, Laura (2004), *op. cit.*, p. 29.

²⁰ *Idem.*

A todo ello se suma la incorporación de semáforos en las esquinas que según la historia “*el primero empezó a funcionar en 1914 en Cleveland, Estados Unidos*”,²¹ los parqueos y otros elementos urbanos que favorecieran al tránsito en las ciudades.

Estas innovaciones requirieron del aprendizaje de las personas tanto como peatones como conductores además que la imposición de nuevas reglas no fue asimilada con facilidad porque de alguna manera coartaba el libre tránsito que hasta entonces existía en las ciudades.

Con el pasar del tiempo se creó un código de normas de circulación que se estandarizó, paulatinamente, a nivel mundial porque cada medida que se implementaba ingresó en una etapa experimental para ver sus resultados.

Por tanto, el rechazo de los ciudadanos a las nuevas normas se reflejaba en la desaprobación de creación de multas que recaían sobre aquellos que utilizaban incorrectamente las aceras y las calzadas.

1.5. PRIMEROS ANUNCIOS DE MULTA PARA PEATONES IMPRUDENTES

*Se anuncia que van a ser multados los peatones que atraviesen las calles por lugares no indicados o antes de que el tránsito de vehículos sea suspendido por los guardias. Es una medida encomiable y precisa.*²²

²¹ EDUCARED. “Un peatón y dos inventos afortunados” (2008): “s. pág”. Online. Internet. 29 marzo del 2010. Disponible en: <http://educalia.educared.net/virtagora4/ciberteca/jsp/documento.jsp?idSeccion=&oid=24177&idioma=en&forceLocaleDoc=ES&idioma=en>

²² DIARIO ILUSTRADO ABC (1927). *El heroísmo y la circulación*. Madrid. P.3.

De esta manera, el 21 de enero de 1927 el periódico ABC de Madrid daba a conocer que los peatones serían multados frente a los diferentes actos imprudentes que cometían y que muchas veces causaban accidentes de tránsito. Así lo cuenta W. Fernández – Flores periodista del diario ABC:

Puedo hablar así, porque he visto morir a mi amigo Juan, en la parte más ancha de la calle de Alcalá. Paseaba conmigo por la acera de la derecha cuando vio a su novia en la de la izquierda.

Entonces cruzó la calzada, después de despedirse de mí, con la serenidad y la elegancia con que pudiera recorrer un salón de baile. Centenares de autos lustraban entonces el suelo con el roce de sus cubiertas de goma. Como si lanzasen roncas imprecaciones contra el joven, comenzaron a avisarle con sus bocinas, pero mi amigo continuaba sin inmutarse ni apresurar el paso, bajo la mirada de su novia, que le contemplaba con una mezcla de angustia y orgullo. Un cochecito ligero, una verdadera cucaracha del asfalto, vino sobre Juan. Hubiera podido esquivarlo con una breve carrera, pero Juan comprendió que el tránsito brusco de su caminar arrogante a la huida no podía realizarse dignamente. Sacó un cigarrillo de su petaca, y lo golpeó ligeramente contra la uña del pulgar. Antes del tercer golpecito, mi camarada rodó bajo el coche. Aun tuvo fuerzas para asomar una mano entre las ruedas y decir adiós a su novia.²³

Es así que esta medida fue implementada para frenar las imprudencias de los peatones ya que hacían lo que les convenía en las calles sin medir las consecuencias y donde ellos eran los protagonistas de los hechos.

Días después de lo anunciado por la ABC, el 28 de enero de 1927, el periódico La Vanguardia resaltó entre sus noticias:

²³ *Ídem.*

En el Ayuntamiento se ha facilitado una nota en la que se da cuenta de haber impuesto por los guardias encargados del servicio de circulación, varias multas a peatones por negarse éstos a cumplir lo dispuesto en el último bando acerca de la regulación del tránsito. Se añade en la nota que para caso de desobediencia se ha facultado a los guardias para imponer a los peatones multas que oscilan entre 25 y 250 pesetas.²⁴

De esta manera, se comenzó a multar a los peatones imprudentes y desobedientes al bando de regulación del tránsito de esos años.

²⁴ PERIODICO LA VANGUARDIA (1927). *La circulación en Madrid*. Madrid. P. 12.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2. DELITOS SEGÚN LA CULPABILIDAD

El delito se constituye en la conducta típicamente antijurídica y culpable siendo estas características genéricas porque si faltara una de ellas ya no existiría delito. En este sentido, la dogmática alemana ha considerado que la culpabilidad es uno de los elementos más importantes del delito porque entraña el estudio particularizado del hecho y de la persona.

Por tanto, el hecho es una guía que conduce a una contemplación psicológica a fondo y en el caso de la persona penetra en la doctrina del delito a través de la imputabilidad con lo que la culpabilidad se patentiza, tanto en el hecho como en la persona.

2.1. LA CULPABILIDAD

Se califica a una persona como culpable cuando va en contra del Derecho a pesar de que podía actuar de distinta manera pero no lo hizo. En palabras de Zaffaroni la culpabilidad es un juicio que vincula el hecho con su ejecutante y a través de ese juicio se puede ejercer el poder punitivo.

“Este juicio resulta de la síntesis de un juicio de reproche basado en el ámbito de autodeterminación de la persona en el momento del hecho (formulado conforme a elementos formales proporcionados por la ética tradicional) con el juicio de reproche por el esfuerzo del agente para alcanzar la situación de vulnerabilidad en que el sistema penal ha concretado su peligrosidad, descontando del mismo el correspondiente a su mero estado de vulnerabilidad”.²⁵

²⁵ VILLAMOR, Fernando (2003), *op. cit.*, p. 115.

El reproche de culpabilidad se sustenta en la autodeterminación, entendido éste como la decisión propia de la persona para actuar en la sociedad donde rigen normas jurídicas que exigen su cumplimiento para una buena convivencia.

2.1.1. DELITOS SEGÚN LA CULPABILIDAD

Fernando Villamor²⁶ señala que en la Reforma del Código Penal Boliviano realizado en 1997, se ha incluido la división de los delitos dolosos y culposos frente al vacío que existía en el anterior Código.

2.1.1.1. Delitos Dolosos

El *delito doloso* es aquel que se realiza intencionalmente donde el elemento central es el dolo que implica “*hacer algo a propósito*”, es decir, con conocimiento y voluntad. El delito doloso tiene resultados que están sancionados y penados por ley.

Los elementos del dolo son dos: elemento intelectual y elemento volitivo. En el primero el “*sujeto conoce el resultado de su acción*”²⁷ mientras que en el segundo la persona no solamente conoce la ilicitud sino que quiere cometerlo.

2.1.1.2. Delitos Culposos

En el delito culposo no existe intención por ende no hay coincidencia entre lo querido y lo realizado porque su característica es la culpa que “*está referida a la acción u omisión que causa el daño sin propósito de hacerlo*”.²⁸

²⁶ *Ibidem*, p 124.

²⁷ *Ibid*, p. 125.

²⁸ OSSORIO, Manuel (1997), *op. cit.*, p. 258.

En otras palabras, el sujeto no es consciente de la consolidación del tipo legal y ejecuta el mismo con la confianza de que los resultados serán evitables. Las formas de la culpa son: negligencia, imprudencia e impericia.

La imprudencia se constituye en una de las fallas humanas que causa un accidente de tránsito y la misma se define como “*la excesiva confianza en la propia habilidad. No prevé el peligro o, previéndolo, no hace todo lo posible por evitarlo*”.²⁹

La *negligencia* es la falta de atención, distracción u omisión de deberes, es decir, es algo más o menos voluntario pero consciente. Por su parte, *impericia* es la incapacidad técnica para afrontar con éxito las situaciones difíciles del tránsito.

Para los juristas Grisanti Aveledo y Grisanti Francheschi (1989): la *imprudencia* supone una conducta positiva, un hacer algo, un movimiento corporal; la *negligencia* implica una abstención, un no hacer, una omisión cuando se estaba jurídicamente obligado a realizar una conducta contraria y la *impericia* supone un defecto o carencia de los conocimientos técnicos o científicos que son indispensables para ejercer idóneamente una profesión, un arte o un oficio.

2.2. IMPRUDENCIA

Benjamín Harb define la imprudencia como “*la temeridad, la insuficiente ponderación y supone poca consideración de los bienes ajenos*”.³⁰ En consecuencia, la imprudencia resalta la incapacidad de prever las consecuencias de los actos de una persona o consolidar ciertas acciones sin pensar en los problemas que puede causar.

²⁹ LEVANO, Edwin. “Imprudencia” (2001): “s. pág”. Online. Internet. 5 abril del 2010. Disponible en: www.monografias.com

³⁰ HARB, Benjamín (1995). *Derecho Penal*. Tomo I. La Paz. Ed. Juventud. P. 332.

2.2.1. CLASIFICACIÓN DE LA IMPRUDENCIA

La imprudencia puede ser clasificada en:

2.2.1.1. Culpa consciente

La doctrina tradicional sitúa esta forma de imprudencia en el conocimiento del riesgo pero sin voluntad de realizar la conducta.

2.2.1.2. Culpa inconsciente

Forma de imprudencia definida como producción de un resultado lesivo sin que haya existido conocimiento del riesgo ni voluntad de realizar la conducta.

A su vez, la legislación española para efectos más prácticos distingue entre imprudencia grave y leve. La primera toma en cuenta la infracción de las reglas más elementales de cuidado que a toda persona cabe exigir, mientras que la segunda se basa en la infracción de reglas de cuidado por debajo de lo exigible a cualquier persona.³¹

2.3. IMPRUDENCIA DEL PEATÓN

La imprudencia del peatón engloba diferentes acciones como: cruzar sin observar, salir por delante de un vehículo, transitar por la calzada, jugar en la vía, pararse en la calzada, cruzar en estado de embriaguez, pasar la calzada en semáforo verde, cruzar en diagonal y curva, otros.

³¹ LEVANO, Edwin. "Imprudencia" (2001): "s. pág". Online. Internet. 5 abril del 2010. Disponible en: www.monografias.com

En los casos de imprudencia se hace responsable al agente de su propio error, en este caso al peatón, porque realizó una infracción al deber de cuidado, luego a una norma prescriptiva que ordena prevenir errores.

Por ello, la imprudencia es una omisión del deber, una infracción de un deber de actuar regido por normas impuestas por ley. *“El obrar prudente se ha asimilado al obrar con cuidado, y por tanto se apela al deber de cuidado como fuente de la responsabilidad por imprudencia”*.³²

En un accidente de tránsito, de las partes involucradas, el peatón es el más impredecible porque tiene libertad de desplazamiento, transita y atraviesa la vía por donde mejor le parezca, cambia su rumbo total o parcialmente.

2.3.1. PEATÓN

También conocido como transeúnte, viandante, caminante y paseante. El denominativo peatón *“es un galicismo que proviene del francés piéton, soldado a pie”*.³³ Por ello, el peatón es toda persona que transita o desplaza a pie por la vía pública.

Peatones se considera a: niños, mujeres, hombre o ancianos y personas impedidas o aquellas que utilizan aparatos especiales (sillas de ruedas, muletas, burritos u otros) para circular por la vía pública.

2.3.1.1. Deberes del Peatón en la Vía Pública

La vía pública es un espacio de interacción de las personas, es un lugar donde se debe practicar los valores ciudadanos (solidaridad, cordialidad, tolerancia y por sobre todo respeto).

³² UNIVERSIDAD DE NAVARRA. “La imprudencia concepto y clases” (2006) “s. pág”. Online. Internet. 7 abril del 2010. Disponible en: <http://www.find-pdf.com/buscar-Un+momento+de+imprudencia.html>

³³ HERNANDEZ, Arcelio. “Sobre las prioridades del peatón”, *Revista Poder Judicial* (Costa Rica), 84 (2006): 2.

Cada peatón tiene derecho a moverse libremente, a disfrutar cada espacio, a gozar de protección, contar con lugares destinados para su paso peatonal, tener señales de tránsito claramente identificadas en las calles, entre otros.

Pero, si bien cada peatón tiene derechos definidos también se le exige el cumplimiento de los deberes como: cruzar por los pasos de cebra o esquinas, respetar los semáforos, evitar la utilización de la calzada, emplear las pasarelas, transitar por las aceras, no obstaculizar el tráfico en las mismas parándose al medio y mantener su caminata por el lado derecho, no cruzar intempestivamente la calle, etc.

El incumplimiento a estos deberes de los peatones da lugar a los accidentes de tránsito donde las víctimas, en su mayoría, son los ancianos y los niños quienes por imprudencia quieren ganar al vehículo.

2.4. DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD POR IMPRUDENCIA

En los delitos culposos, también conocidos como hechos culposos o delitos imprudentes, el sujeto que daña o lesiona no puede ser imputado porque se encuentra en un error sobre el curso de riesgo, pero como podía evitar dicho error se le imputa por el daño o la lesión causada. Esto se aplica en aquellos casos en que el sujeto podía evitar el error, a esto se llama errores vencibles.

“La responsabilidad por imprudencia se basa en un error evitable del agente respecto del riesgo desplegado por la propia conducta. Si el error puede definirse como la discordia entre la representación ex ante de la realidad y la realidad ex post, el error de

*tipo será aquella discordia entre la representación del riesgo de la propia conducta (ex ante) y la realización (ex post) de ese riesgo”.*³⁴

Se puede decir que el sujeto actúa contra un deber de cuidado o contra su propio interés, lo cual da lugar a las diferentes formas de imprudencia (grave y leve) y cuando se quiera imputar al sujeto se debe identificar un momento de error sobre el riesgo del tipo lo cual da lugar a la responsabilidad por imprudencia.

2.5. RESPONSABILIDAD: PENAL Y CIVIL

Los daños causados por la imprudencia del peatón lesionan las normas mínimas de convivencia social porque son antijurídicos; razón por la cual, el Estado debe intervenir para contrarrestar el desequilibrio suscitado y debe deducirle la responsabilidad que le corresponda sea penal o civil.

Es así, que la comisión de todo delito nacen: la acción penal para la investigación del hecho, su juzgamiento y la imposición de una pena o medida de seguridad y la acción civil para la reparación de los daños y perjuicios emergentes.

2.5.1. RESPONSABILIDAD PENAL

Este tipo de responsabilidad sanciona al sujeto por su falta e incumplimiento de la ley y es impuesta por el Estado a través de una pena que busca sancionar a la persona causante del daño.

La responsabilidad penal se impone cuando se encuentra al sujeto culpable de haber cometido un delito o ser cómplice de éste, es decir, cuando se constata que ha vulnerado

³⁴ *Ídem.*

un deber de conducta impuesto por el Derecho y por lo tanto debe afrontar las consecuencias.

2.5.2. RESPONSABILIDAD CIVIL

La responsabilidad civil implica el resarcimiento del daño causado a la víctima sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario (pago de una indemnización de perjuicios) porque aquel que vaya contra las buenas costumbres y cause daño está en la obligación de reparar el mismo.

Tres elementos dan lugar a la responsabilidad civil: *daño material* debe ser directo y afectar los derechos pecuniarios de la persona, *culpa* puede ser intencional o no y *vínculo de causa – efecto* entre culpa y perjuicio.

La responsabilidad civil *extracontractual* surge del hecho ilícito que daña a otra persona donde el causante está en la obligación de repararlo ya que por dolo, culpa o negligencia suya esa otra persona fue dañada.

2.6. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El accidente de tránsito hace referencia a los acontecimientos imprevistos donde están involucrados: un vehículo, un vehículo y un peatón, o dos vehículos. Algunos autores señalan que el accidente de tránsito es un hecho involuntario que ocurre en la vía pública y cuyas consecuencias afectan a las personas o cosas materiales.

El accidente de tránsito, puede constituir un hecho típico, de naturaleza culposa, que en materia penal, incrimina la autoría atribuida a la negligencia, impericia o

*inobservancia de los reglamentos, a cargo de quien conduce el vehículo o de quien debe obrar en la vía pública con la prudencia suficiente para evitar el suceso dañoso.*³⁵

En la Ley de Tránsito de Chile se determina que un accidente de tránsito puede depender de diversas causas atribuibles al conductor del vehículo, al peatón o a la vía misma. Cuando uno de estos tres elementos (conductor, peatón y vía) rompe el equilibrio que debe existir entre ellos se produce el accidente. En el siguiente subtítulo se profundiza en los factores generales de los accidentes de tránsito:

2.6.1. FACTORES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Se entiende como factor o causa de un accidente de tránsito a cualquier comportamiento, condición, acto, negligencia o imprudencia sin el cual el accidente no se hubiera producido. Entre las causas más sobresalientes se menciona:

2.6.1.1. Fallas Humanas

La falla humana es la que ocasiona al menos “entre el 80 a 90% de los accidentes de tránsito en la ciudad de La Paz”.³⁶ Estas fallas dependen del comportamiento de las personas traducidas en acciones u omisiones de los propietarios, conductores, pasajeros y peatones.

Las fallas provenientes de los *propietarios* se plasman en la falta de mantenimiento de los vehículos, entrega del vehículo a una persona inexperta o menor de edad, hacer trabajar demasiadas horas a los conductores y otros.

³⁵ CALDERON, Marcelo (1992). *Diccionario sinóptico de doctrina y jurisprudencia Código Penal y Código de Procedimiento Penal*. La Paz. Publicidad Arte Producciones. P. 51.

³⁶ PERIODICO EL DIARIO. “Al menos el 80% de accidentes de tránsito son por fallas humanas”. (La Paz) (2009).

Al *conductor* se atribuye las siguientes fallas humanas: el exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad, maniobras imprudentes, desacato a las señalizaciones de tránsito y semáforos, el abuso en el uso de bocinas, indebida utilización de luces, además de otros.

Por su parte, el peatón también es responsable de estas fallas humanas, como: desacato a las señalizaciones y semáforos, estado de ebriedad, jugar en las calzadas, cruzar la calle corriendo sin el respectivo cuidado, entre otros.

2.6.1.2. Fallas Mecánicas

Refieren al deficiente mantenimiento del vehículo que ocasiona desgaste y fallas en el sistema estructural del motorizado. La probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito se ve incrementada por fallas de control del vehículo, falta de revisión del sistema de frenos, del sistema de dirección y otros elementos técnico-mecánicos que tienen la misma importancia.

En La Paz la mayor parte de los accidentes “*son por fallas en el sistema de frenos*”³⁷ lo cual se atribuye a la topografía de la ciudad; razón por la cual, una vez por año es obligatorio una revisión técnica a los motorizados.

Asimismo, otra causa es la falla en el sistema de tracción (llantas o el aro del vehículo) ya de debe ser renovado periódicamente y se realiza cuando exista algún desperfecto. Sin embargo, algunos conductores no toman en serio estas renovaciones.

La compra de autos de segunda mano denominados ‘chutos’ se constituye en otra falla mecánica que causa accidentes de tránsito ya que la transformación de los volantes

³⁷ NOTAS DE PRENSA BOLIVIA. “Accidentes de tránsito por fallas mecánicas se duplicaron” (2008) “s. pág”. Online. Internet. 12 abril del 2010. Disponible en: <http://accidentesquepasan.blogspot.com/2008/10/accidentes-de-trnsito-por-falla-mecnica.html>

afecta al sistema de dirección ocasionando deficiencias porque se hace una adaptación artesanal.

2.6.1.3. Condiciones Metereológicas y Ambientales

Las condiciones metereológicas y ambientales se dan cuando el mal tiempo, la lluvia, el granizo, la neblina u otro factor produce el accidente de tránsito. Cuando el tiempo se altera dificulta la visibilidad y maniobrabilidad del conductor.

Por ello, las presiones ambientales pueden distraer la atención o alterar el comportamiento de una persona (conductor o peatón) dentro de la circulación vial.

2.6.1.4. Fallas de la Estructura Vial

Las arterias o vías de tránsito son aquellos lugares de recorrido de los motorizados y no motorizados (bicicletas), las cuales están constituidas por aceras, calzadas en las calles y bermas en los caminos.

Estas vías o arterias en muchos casos carecen de señalización adecuada (vertical y horizontal), o algunas de ellas están afectadas por trabajos que realizan en forma continua diferentes instituciones (Alcaldía, Prefectura) obstruyendo el libre tránsito al dejar escombros y zanjas descubiertas.

2.6.2. RESULTADOS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Los resultados de los accidentes de tránsito se resumen en: lesiones y muerte. Las lesiones en este tipo de accidentes han sido objeto de diversas clasificaciones, entre ellas:

- Lesiones por choque o colisión, producidas por uno o dos vehículos en igual o contraria dirección, detenidos o sin funcionamiento.
- Lesiones por aplastamiento, originadas por vehículos contra el piso, la pared u otro obstáculo.
- Lesiones por descuartizamiento u otras modalidades.
- Lesiones por proyección o lanzamiento, pudiendo ser anterior o posterior.
- Lesiones por emparedamiento, causadas por un vehículo y un plano vertical, oblicuo u horizontal.
- Lesiones por arrastre.
- Lesiones por desgarramiento
- Lesiones por arrancamiento.
- Lesiones por choque, elevación y carga de la víctima.

En estos casos, se toma en cuenta la posición de la víctima, si estaba caída en el caso de los posibles suicidas, con vida antes del accidente, de pie lanzado, en movimiento, parado, etc.

Respecto a los accidentes de tránsito con muerte de una o más personas la figura jurídica que se presenta es el de *homicidio en accidente de tránsito* que tiene como tipología cuando una persona es muerta mientras transitaba en calidad de pasajero, conductor o peatón por las vías de circulación peatonal o vehicular teniendo como protagonista principal uno o más vehículos.

2.6.3. ESTABLECIMIENTO DE CAUSAS Y CIRCUNSTANCIAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

El Reglamento de Tránsito de Bolivia en su Art. 395° indica que cuando ocurra un accidente de tránsito el personal de la Policía del Tránsito deberá intervenir para establecer las causas y circunstancias en las que se produjo el hecho.

Para ello, el personal de la Policía de Tránsito levantará un informe técnico que deberá expedirse en el término de 48 horas como máximo. Este informe³⁸ tendrá los siguientes datos:

- 1) Lugar del accidente, con especificación de la clase de vías y estado de las mismas.
- 2) Día y hora.
- 3) Estado del tiempo.
- 4) Análisis sobre el examen y medición de las huellas a fin de establecer la dirección, frenadas y velocidad de los vehículos.
- 5) Estado y posición en que quedaron el o los vehículos.
- 6) Clase de servicios que presta el o los vehículos.
- 7) Nombres, apellidos número de licencia o brevet, domicilio y otros datos personales del o de los conductores y propietarios de los vehículos.
- 8) Nombres y apellidos de las personas que hubieran presenciado el accidente.
- 9) Nombres y apellidos de las personas que hubieran resultado muertas o lesionadas, acompañando el diagnóstico de la asistencia pública o los certificados de reconocimiento médico legal.
- 10) Relación de los daños materiales sufridos por él o los vehículos u otros bienes, con un costo aproximadamente del valor de las reparaciones.
- 11) Relación circunstanciada de como sucedió el accidente y posibles causas.
- 12) Croquis.
- 13) De quién o quienes es la responsabilidad, citando los artículos del Código o Reglamento que hubieran resultado infringidos.

³⁸ BOLIVIA (1978). *Reglamento del Código de Tránsito*. Resolución Suprema N° 187444. La Paz. P. 143.

2.6.4. DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Para determinar la responsabilidad de una persona en el accidente de tránsito, el Juez procederá a una *inspección* que implica reconocimiento y examen de vestigios, describiendo prolija y detalladamente el lugar del suceso, los objetos, la movilidad y otros efectos que tuvieran relación con el hecho de tránsito acaecido.

La inspección judicial se complementará con la *reconstrucción* que consiste en reproducir la forma en cómo ocurrieron los hechos de acuerdo a los indicios que existieron en el proceso a objeto de que el juez o tribunal tenga una idea clara de la situación.

La reconstrucción no es una prueba autónoma sino de confirmación de los hechos existentes en autos para establecer la veracidad de las declaraciones de los testigos presenciales o del inculpado por lo que deberá practicarse, en todo caso, después de la inspección judicial y la recepción de algunas pruebas, procurando que coincida con la hora y el lugar del accidente de tránsito.

La importancia del actuado judicial, explicado anteriormente, radica en que una gran parte de los accidentes requieren ser reproducidos después de sucedidos para tener una convicción real porque puede existir contradicción entre el informe del investigador y la las partes en contienda. Entonces, la reconstrucción de los hechos coadyuvará a esclarecer las causas que motivaron a la consumación del accidente y hasta qué grado puede darse crédito al informe o a las declaraciones.

Respecto, a la *prueba pericial* será admisible cuando la apreciación de los hechos controvertidos requieran conocimientos especializados en alguna ciencia, arte e industria pudiendo las partes designar sus peritos o dejar al arbitrio del juez la designación. De

existir criterios contradictorios en los informes periciales, el juez de la causa deberá designar un tercero en calidad de dirimidor.

A su vez, el *examen médico legal* es aquel procedimiento técnico-científico que se practica sobre un objeto de investigación de orden judicial o policial. Dadas las relaciones actuales de la medicina con los hechos de tránsito, determinadas por la interacción entre personas y los móviles en su desplazamiento por las vías, el papel de los médicos legalistas que califican la idoneidad psíquica y moral de los conductores y peatones ha tomado un sendero importante en este rubro.

En tal sentido, el informe médico legal es importante para que el órgano jurisdiccional establezca la responsabilidad de los implicados porque la medicina forense cuenta con instrumentos especializados que determinan el grado de alcoholemia y establecen en forma técnica la cantidad de alcohol consumido por el agente del hecho.

En Bolivia no sólo se procede con el examen médico legal sino también se apela a los análisis de laboratorio de orina, sangre y patología porque constituyen medios auxiliares que comprueban el grado de intoxicación de los agentes del hecho.

Cuando el cuaderno de investigaciones, el informe técnico y las pruebas (arriba mencionadas) conducen al establecimiento de la culpabilidad del peatón, en caso de muerte, lesiones y daños materiales en los vehículos o las cosas, éste debe asumir la responsabilidad penal y civil con las consecuencias pertinentes por su conducta.

CAPITULO III

3. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA VIGENTE REALCIONADA AL TEMA DE INVESTIGACION

3.1. NORMATIVA NACIONAL

3.1.1. Constitución Política del Estado Plurinacional

Dentro de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, de febrero de 2009, referiremos los siguientes artículos que están relacionadas de forma directa con la temática planteada en el presente trabajo de investigación:

Artículo 13.

- I. *Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos. El Estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos.*
- II. *Los derechos que proclama esta Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos no enunciados.*
- III. *La clasificación de los derechos establecida en esta Constitución no determina jerarquía alguna ni superioridad de unos derechos sobre otros.*

Artículo 9. *Son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley:*

1. Constituir una sociedad justa y armoniosa, cimentada en la descolonización, sin discriminación ni explotación, con plena justicia social, para consolidar las identidades plurinacionales.

2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe.

Siendo uno de los fines del Estado el poder garantizar la seguridad y la protección a las personas que se movilizan por espacios públicos llámense estos peatones o conductores para darles certidumbre y seguridad a través de la sanción penal que se pretende dar a los peatones que incurran en la conducta de imprudencia en vía pública ocasionando accidentes y daños a terceros.

Artículo 158. *I. Son atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, además de las que determina esta Constitución y la ley:*

3. Dictar leyes, interpretarlas, derogarlas, abrogarlas y modificarlas.

Artículo 162. *I. Tienen la facultad de iniciativa legislativa, para su tratamiento obligatorio en la Asamblea Legislativa Plurinacional:*

1. Las ciudadanas y los ciudadanos.

Artículo 163. *El procedimiento legislativo se desarrollará de la siguiente manera:*

1. El proyecto de ley presentado por asambleístas de una de las Cámaras, iniciará el procedimiento legislativo en esa Cámara, que la remitirá a la comisión o comisiones que correspondan para su tratamiento y aprobación inicial.

2. El proyecto de ley presentado por otra iniciativa será enviado a la Cámara de Diputados, que lo remitirá a la comisión o las comisiones.

3. *Las iniciativas legislativas en materia de descentralización, autonomías y ordenamiento territorial serán de conocimiento de la Cámara de Senadores.*

4. *Cuando el proyecto haya sido informado por la comisión o las comisiones correspondientes, pasará a consideración de la plenaria de la Cámara, donde será discutido y aprobado en grande y en detalle. Cada aprobación requerirá de la mayoría absoluta de los miembros presentes.*

5. *El proyecto aprobado por la Cámara de origen será remitido a la Cámara revisora para su discusión. Si la Cámara revisora lo aprueba, será enviado al Órgano Ejecutivo para su promulgación.*

6. *Si la Cámara revisora enmienda o modifica el proyecto, éste se considerará aprobado si la Cámara de origen acepta por mayoría absoluta de los miembros presentes las enmiendas o modificaciones.*

En caso de que no las acepte, las dos Cámaras se reunirán a requerimiento de la Cámara de origen dentro de los veinte días siguientes y deliberarán sobre el proyecto. La decisión será tomada por el Pleno de la Asamblea Legislativa Plurinacional por mayoría absoluta de sus miembros presentes.

7. *En caso de que pasen treinta días sin que la Cámara revisora se pronuncie sobre el proyecto de ley, el proyecto será considerado en el Pleno de la Asamblea Legislativa Plurinacional.*

8. *El proyecto aprobado, una vez sancionado, será remitido al Órgano Ejecutivo para su promulgación como ley.*

Artículo 172. *Son atribuciones de la Presidenta o del Presidente del Estado, además de las que establece esta Constitución y la ley:*

7. Promulgar las leyes sancionadas por la Asamblea Legislativa Plurinacional.

Aquí podemos evidenciar, que el hecho de poder realizar, modificaciones e incluso poder crear nuevas normativas que vayan en beneficio de la sociedad es una atribución del estado.

3.1.2. CODIGO PENAL

Señalaremos que en el Código Penal Boliviano de 23 Agosto de 1972, no existe una tipificación que encuadre la conducta antijurídica y culpable, entorno al accidente producido en vía pública por peatón imprudente.

Lo que significa que los accidentes de tránsito producidos en la actualidad por el peatón no se encuentran sancionados por el código penal siendo que se encuentran en otro ordenamiento como la ley nacional de tránsito, el reglamento de tránsito.

A continuación los artículos que se relacionan con la presente investigación:

Artículo 13°.- (NO HAY PENA SIN CULPA).

De ninguna consecuencia de la acción será responsable el agente, si no ha obrado por lo menos culposamente. En consecuencia, la culpabilidad y no el resultado es el límite de la pena.

Artículo 13° bis (COMISIÓN POR OMISIÓN).

Los delitos que consistan en la producción de un resultado sólo se entenderán cometidos por omisión cuando el no haberlos evitado, por la infracción de un especial deber jurídico del autor que lo coloca en posición de garante, equivalga, según el sentido de la ley, a su causación.

Siendo la culpabilidad es la última categoría de la Teoría Jurídica del Delito y a ella se llega venciendo las anteriores que son: la acción, la tipicidad y la antijuridicidad continúa diciendo, la culpabilidad es considerada como un elemento de reproche o responsabilidad atribuible al sujeto que cometió el delito. Ello en atención a que según la escuela finalista; el dolo y la culpa se trasladan a la acción y al tipo, por lo que la culpabilidad queda sin elementos, en suma la escuela finalista y normativista le dan la función de reproche y responsabilidad por el hecho criminal y por último la culpabilidad para ser considerada como tal, tiene que ser expresada en sus tres etapas: a) ha

imputabilidad; b) La relación entre el hecho y el autor; c) El conocimiento pleno de su acción y sus consecuencias".

Claus Roxin, cuando habla del principio de culpabilidad cita a su amigo Arthur Kaufmann diciendo, que lo denomina una de las piedras angulares sobre las que descansa el Derecho Penal. Pues lo que se sacrifica con la idea de la culpabilidad es nada menos que la liberalidad del derecho penal, su función dominante en el derecho penal impediría la asimilación jurídica de descubrimientos criminológicos y postulados de política criminal. Por ello, la culpabilidad tendría que ser reemplazada por criterios de imputación más racionales, más apropiados y más exactos³⁹.

La culpabilidad la conocemos como responsabilidad penal que es la posibilidad de atribuir la comisión de un hecho delictivo a su autor, entonces en juicio se ha de constatar los sigüenles supuestos para sancionar al autor o participe del hecho delictivo.

3.1.3. CÓDIGO DE TRÁNSITO

Capítulo III

De los accidentes de tránsito

Artículo 152°.- (Accidentes)

Accidentes son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas. Pueden ser dolosos, culposos o fortuitos.

Artículo 153°.- (Accidentes dolosos)

Son accidentes dolosos cuando el resultado antijurídico ha sido querido o previsto y ratificado por el agente o cuando es consecuencia necesaria de su acción.

³⁹ Clatis Roxin, "La teoría del Delito" en la discusión actual; GRIJLEY; Lima - Perú; 2007; Pág. 300 y 301.

Artículo 154°.- (Accidentes culposos)

Son accidentes culposos cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no ha sido querido por el agente y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, órdenes o resoluciones.

Artículo 155°.- (Accidentes fortuitos)

Son accidentes fortuitos cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y se ha debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente.

Artículo 156°.- (Parte)

Toda persona que presencie o tenga noticias de un delito o accidente de tránsito, está en la obligación de dar parte a la autoridad más próxima.

Artículo 157°.- (Auxilio)

Los conductores de otros vehículos, sus ocupantes y en general toda persona que transite por el lugar donde ha ocurrido un accidente están en la ineludible obligación de socorrer y prestar ayuda al conductor y ocupantes del vehículo accidentado.

Artículo 158°.- (Medidas de auxilio)

La autoridad que tome conocimiento del accidente, inmediatamente y bajo su responsabilidad, adoptará las

medidas aconsejables, especialmente las relativas al auxilio y socorro de las víctimas.

Artículo 159°.- (Obligaciones de aviso)

Los propietarios o encargados de garajes y talleres de reparación, están obligados a dar aviso inmediato a la Policía del Tránsito si ingresa a su local un vehículo con señales manifiestas de haber sufrido un accidente.

3.1.4. REGLAMENTO DE TRANSITO

Capítulo XI

De los peatones

Artículo 152°.- (Normas para la circulación)

En las ciudades y poblaciones, los peatones circularán por las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. En los lugares donde no haya aceras o estas sean muy angostas, podrán excepcionalmente usar la calzada, pero en estos casos circularán uno detrás de otro (uno en fondo) y de ningún modo en grupos.

Artículo 153°.- (Paso de peatones)

Para cruzar una calle o avenida, el peatón solamente podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o no, ser elevados o subterráneos, zonas en las que tiene preferencia en la circulación, debiendo los conductores reducir la velocidad de sus vehículos o detenerlos si fuera necesario para permitir el paso de los peatones.

Artículo 154°.- (Otras normas para la circulación)

Es prohibido a los peatones cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calle o calzada a la carrera y detenerse en plena calzada. La infracción de estas reglas crea la presunción de culpabilidad del peatón.

Artículo 155°.- (Obstrucción de la circulación)

Los peatones no deben detenerse en las aceras obstruyendo la circulación ni transitarán por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal tránsito de las personas.

Artículo 156°.- (Respeto a las señales)

Al cruzar las calles o avenidas por los pasos para peatones, donde el tránsito esté regulado por un policía o por semáforos, respetarán las señales, no pudiendo iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que no se le dé la señal respectiva. La infracción de esta norma crea la presunción de culpabilidad del peatón.

Artículo 157°.- (Precaución)

En los sitios donde no haya policía o semáforo regulando el tránsito el peatón antes de cruzar la calle, no obstante de que tiene preferencia de paso con relación a los vehículos, se cerciorará de que no existe peligro o riesgo para su personas

Artículo 158°.- (Continuación del cruce)

Si iniciado el cruce reglamentario se produjere un cambio de señal en el semáforo, el peatón tiene derecho a continuar su marcha hasta completar el cruce, estando obligados los conductores a respetar este derecho.

Artículo 159°.- (Prohibiciones)

Queda terminantemente prohibido a los peatones subir o bajar de los vehículos en movimiento, subir o bajar de un vehículo por el lado de la calzada o colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la

carrocería.. Se presume la responsabilidad del peatón en caso de infracción a estas reglas.

Artículo 160°.- (Prohibición de situarse en la calzada)

Es prohibido a toda persona situarse en plena calzada con el objeto de solicitar ayuda o colectas públicas a los conductores; ofrecer en venta periódicos, loterías, revistas o cualquier otra mercancía o para tratar de detener un vehículo con el fin de tomar sus servicios.

Artículo 161°.- (Obligación de ceder el paso)

Los peatones tienen la obligación de ceder el paso a los vehículos de la policía, ambulancias, y bomberos cuando estos cumplen servicio de emergencia anunciando mediante sirenas o dispositivos especiales.

Artículo 162°.- (Cruces de ferrocarril)

En los cruces de ferrocarriles los peatones respetarán las señales, barreras o las órdenes de la autoridad, estando prohibidos de cruzar ante la proximidad de un vehículo ferroviario.

Artículo 163°.- (Circulación en carreteras)

En los caminos y vías rurales es prohibido al peatón circular por las bermas. Sin embargo, cuando obligadamente tenga que hacerlo por no existir otros lugares, circulará por el lado izquierdo de la vía o sea en sentido contrario a la circulación de los vehículos. El cruce de la calzada lo hará en forma perpendicular al eje de la misma y verificando previamente si no existe peligro o riesgo para su persona por la proximidad de un vehículo.

Artículo 164°.- (Circulación en puentes)

Los peatones circularán en los puentes por las zonas (o veredas) que se les haya reservado y en todo caso efectuarán el cruce solamente cuando no haya peligro por la presencia de algún vehículo.

Artículo 165°.- (Cruce de niños, ancianos, inválidos, no videntes)

Todo conductor de vehículo, detendrá la marcha, cuando encuentre atravesando por el paso de peatones un niño, anciano, no- vidente o inválido, no pudiendo continuar hasta que aquellos hubieran completado el cruce.

Artículo 166°.- (Juegos en las vías públicas)

Es terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo la responsabilidad de los padres o encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción, que signifique un peligro para la circulación pública.

Artículo 167°.- (Obligatoriedad)

Todos los habitantes y estantes del país están en la obligación de conocer y observar las disposiciones y normas relativas a la circulación de los peatones.

Capítulo IV

De las responsabilidades

Artículo 398°.- (Multa)

El pago de la multa es una sanción legal por haber infringido una norma de tránsito y de ningún modo es parte de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados en el accidente.

Artículo 399°.- (Responsabilidad penal)

Si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

Artículo 400°.- (Competencia del juez de tránsito)

Si el accidente es leve y los daños a las personas o el Valor de los desperfectos ocasionados a los vehículos o las cosas, son de poca consideración, el caso será conocido, tramitado y, resuelto por el Juez del Tránsito conforme a sus atribuciones.

Artículo 401°.- (Personas que responden por los daños)

La responsabilidad penal es personal. Sin embargo, en los casos señalados por el artículo 163 del Código de Tránsito son civilmente responsables de los daños y perjuicios ocasionados a las personas o las cosas, pese a no ser protagonistas del hecho, los propietarios de los vehículos o empresas de transportes.

Artículo 402°.- (Reparación de daños por el peatón)

Si se comprobase que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón éste queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente.

Artículo 403°.- (Ley de la calzada)

Cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad.

Artículo 404°.- (Presunción de culpabilidad del conductor)

Cuando el accidente ocurre en una bocacalle o franja de seguridad (paso de peatones demarcado o imaginario) , entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la responsabilidad del conductor mientras no se pruebe lo contrario.

Haciendo un análisis y reflexión acerca de los artículos precedentes llegamos a la conclusión de que lamentablemente en el ordenamiento sustantivo penal no existe un

tipo penal que sancione el delito de accidente producido por imprudencia de peatón en vía pública.

Que en el Reglamento de Tránsito Capítulo IV, referido a la responsabilidad solo señala que si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

Lo cual abre la posibilidad de poder incorporar el tipo penal que sancione el delito de accidente de tránsito producido por imprudencia del peatón en vía pública.

3.2. LEGISLACIÓN COMPARADA

3.2.1. REPUBLICA DEL PERU

REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO;

Artículo 276.- Presunciones de responsabilidad respecto del peatón.

El peatón goza del beneficio de la duda y de presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las normas del tránsito, como cruzar la calzada en lugar prohibido; pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; transitar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada; bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo.

Artículo 289.- Responsabilidad administrativa.

El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación.

Cuando no se llegue a identificar al conductor infractor, se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que

lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.

En el servicio de transporte, se considerará al conductor como el tenedor del vehículo. En este caso, corresponde al propietario o legítimo poseedor del vehículo probar indubitablemente quién era el responsable de la conducción del mismo, al momento de cometerse la infracción, para que no le sea aplicado el supuesto previsto en el párrafo anterior.

En el caso de infracciones al tránsito de responsabilidad del conductor, que también se encuentren tipificadas en otros reglamentos nacionales, le será aplicada la norma específica; respetándose la responsabilidad del agente infractor establecida en dicha normativa.

El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento.”

Artículo 290.- Clasificación.

Las infracciones de tránsito se clasifican de la siguiente forma:

- 1) Del conductor.
- 2) Del Peatón.

Artículo 297.- Tipificación y calificación de infracciones del peatón.

Las infracciones de tránsito del peatón son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - II. Peatones que, como Anexo II, forma parte del presente Reglamento.

Artículo 307.- Grado alcohólico sancionable en los conductores y peatones.

1. El grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad, se establece en 0,50 grs./lt.

2. El efectivo policial podrá exigir al intervenido que se someta a una serie de pruebas, como el test “HOGAN” y/o pruebas de coordinación y/o equilibrio, el uso de alcoholímetro y otros, para determinar la presencia de intoxicación por cualquier sustancia que le impida la coordinación. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

3. El resultado de las pruebas realizadas mediante equipos, aparatos o artefactos homologados y/o calibrados por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI constituye medio probatorio suficiente. El conductor o peatón puede solicitar, a su costo, la realización de pruebas adicionales, como el análisis cuantitativo de alcohol en muestra de sangre (alcoholemia), para cuya realización se deberá obtener inmediatamente la muestra médica.

4. Las pruebas de equilibrio y/o coordinación que se pueden realizar, entre otras, son las siguientes:

4.1. Andar con los ojos vendados o cerrados y los brazos en alto, poniendo un pie justo delante de otro, sobre una línea recta.

4.2. Juntar los dedos índices de cada mano, a la altura de la barbilla, estando los ojos cerrados y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.

4.3. Juntar el dedo índice de una mano con la nariz, estando con los ojos cerrados y partiendo de los brazos extendidos hacia abajo.

4.4. Situar el individuo de pie con los pies juntos, las manos extendidas hacia adelante y con los ojos cerrados. La vacilación en las personas en estado normal es leve, aumentando con la presencia del alcohol (prueba de Romberg).

Artículo 308.- Responsabilidad civil y penal.

Las sanciones establecidas en el presente Reglamento no excluyen la responsabilidad civil y penal a que hubiere lugar.

SECCIÓN III

A LOS PEATONES

Artículo 319.- (Derogado)

Artículo 320.- Medida preventiva aplicable.

En caso de infracción al tránsito por parte del peatón, el efectivo policial asignado al control del tránsito deberá imponer la medida preventiva de “Interrupción del Viaje”, a fin de asegurar su seguridad personal y/o la de terceros.

Artículo 321.- Medida preventiva de “Interrupción del Viaje”.

La autoridad competente o la Policía Nacional del Perú deberá impedir la continuación del viaje al peatón, en caso incurra en cualquiera de las infracciones establecidas de conformidad al artículo 297.

El peatón podrá reiniciar su viaje, si supera de inmediato las causas que originaron su interrupción.

Artículo 332.- Papeleta del peatón.

1. La papeleta (denuncia) por comisión de infracción al tránsito para peatones debe contener campos para consignar como mínimo, la siguiente información:

- 1.1. Fecha de la comisión de la supuesta infracción.
- 1.2. Apellidos y nombres y domicilio del peatón y número de su Documento de Identidad.
- 1.3. Infracción denunciada.
- 1.4. Información adicional que contribuya a la determinación precisa de la infracción denunciada.
- 1.5. Observaciones:
 - a. Del Efectivo de la Policía Nacional interviniente.
 - b. Del peatón.
- 1.6. Identificación del Efectivo de la Policía Nacional que realiza la intervención (Apellidos y Nombres, Documento de identificación).

- 1.7. Firma del peatón.
- 1.8. Firma del Efectivo de la Policía Nacional interviniente.
2. Como información complementaria, deberán contener:
 - 2.1. Lugares para presentar el reclamo de improcedencia respectivo y el plazo para presentarlo.
 - 2.2. Otros datos que resulten ilustrativos.
3. Las Municipalidades pueden incluir cualquier otra información que considere necesaria.

Artículo 333.- Levantamiento de la papeleta del peatón.

Para el levantamiento de la papeleta de infracción, el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, debe ordenar al peatón que se detenga. Acto seguido, debe solicitarle su Documento de Identidad a efectos de levantar la papeleta.

El documento mencionado debe ser devuelto conjuntamente con la copia de la papeleta de infracción, firmada por el peatón y el Efectivo de la Policía Nacional interviniente.

En caso que la persona intervenida se niegue a firmar la papeleta de infracción, el Efectivo policial debe dejar constancia del hecho en la misma papeleta.

Artículo 334.- Procedimiento ante la presunción de intoxicación del peatón.

El peatón que presuntamente se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes y haya sido detectado cometiendo una supuesta infracción de tránsito, será conducido por el Efectivo de la Policía Nacional interviniente, para el examen etílico o toxicológico correspondiente.

En caso de resultar positivo el examen etílico o toxicológico, se debe proceder de acuerdo a lo señalado en el presente Reglamento para el levantamiento de la papeleta correspondiente.

Artículo 335.- Inicio de procedimiento sancionador al peatón.

El procedimiento administrativo de sanción se inicia con la entrega de la copia de la papeleta de infracción al peatón. En los casos en que la persona intervenida se niegue a recibirla o firmarla se tendrá por notificada.

Artículo 336.- Trámite del procedimiento sancionador.

Recibida la copia de la papeleta de infracción, el presunto infractor, ya sea conductor o peatón, según corresponda, puede:

1. Si existe reconocimiento voluntario de la infracción:

1.1 Abonar el diecisiete por ciento (17%) del importe previsto para la infracción cometida, dentro de los siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de su notificación; o treinta y tres por ciento (33%) del referido importe, dentro del periodo comprendido desde el octavo día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la resolución administrativa sancionadora.

El porcentaje de pago previsto en el párrafo precedente no será aplicable a las infracciones tipificadas como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M12, M16, M17, M20, M21, M23, M28, M29, M31 y M32, las que deben ser canceladas en un su totalidad.

Ante la cancelación correspondiente, la Municipalidad Provincial competente o al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de ser el caso, dará por concluido el procedimiento administrativo, sin perjuicio de su ingreso en el Registro Nacional de Sanciones por Infracciones al Tránsito.

1.2. En este caso, la copia de la papeleta de infracción constituye el dictamen de la infracción cometida y el pago el reconocimiento de la infracción y sanción impuesta.

2. Si no existe reconocimiento voluntario de la infracción:

2.1 Presentar su descargo ante la unidad orgánica o dependencia que la autoridad competente señale como organismo encargado de fiscalizar el tránsito, dentro de los siete (7) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación de la presunta infracción. Dicho organismo contará con un área responsable de conducir la fase instructora y con un área responsable de la aplicación de la sanción.

2.2 No será exigible la diferenciación entre los funcionarios encargados de conducir la fase de instrucción y la aplicación de la sanción, cuando la estructura organizativa de la autoridad competente no lo permita. En este caso, el organismo encargado de la autoridad competente contará con una sola instancia para instruir el procedimiento y aplicar la sanción.

2.3 El área responsable de conducir la fase instructora deberá remitir el expediente al área encargada de aplicar la sanción dentro del plazo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de su presentación, conjuntamente con su dictamen proponiendo la sanción a aplicar o, en su caso, la absolución del presunto infractor. El área responsable de aplicar la sanción deberá expedir la resolución correspondiente dentro del plazo de cinco (5) días hábiles de recibido el expediente y el dictamen.

2.4 Contra la resolución que desestima el descargo y dispone la aplicación de la sanción puede interponerse los recursos administrativos que correspondan, dentro del plazo de ley. Las resoluciones que se pronuncien respecto de los recursos deben expedirse dentro del plazo legalmente previsto. La resolución de la apelación da por agotada la vía administrativa.

2.5 La autoridad competente, al establecer la unidad orgánica o dependencia encargada de aplicar la sanción, deberá prever la existencia de un superior jerárquico encargado de resolver las apelaciones.

2.6 Si durante la etapa del descargo y dentro del procedimiento administrativo sancionador, la autoridad competente advierte la existencia de otras infracciones a la detectada por el efectivo policial o que se ha configurado una infracción distinta a la consignada por éste, deberá reorientar el procedimiento

administrativo, otorgando al administrado el derecho de defensa y la posibilidad de impugnar la decisión adoptada.

3.2.2. REPUBLICA DE HONDURAS

LEY DE TRANSITO

DE LA RESPONSABILIDAD POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 103.- El conductor de un vehículo, los pasajeros, los peatones y los terceros serán responsables civil y/o penalmente por los daños, perjuicios, lesiones y muertes que se causaren, si de conformidad a la ley se establece su culpabilidad al ocurrir un accidente de tránsito.

ARTÍCULO 106.- La responsabilidad será determinada en consideración del descuido, imprudencia, impericia, negligencia, intención y el incumplimiento de la normativa o indicaciones y puede recaer en el conductor, pasajeros peatones o terceros involucrados, cuando tales circunstancias le sean atribuidas como la causa de accidente.

ARTÍCULO 107.- En caso de un accidente de tránsito, en el que se causaren lesiones o muerte a personas, procederá el decomiso preventivo del vehículo o vehículos y la detención del conductor o conductores para su remisión a la autoridad competente, acompañado del informe técnico al accidente, sin perjuicio de las sanciones establecidas en esta Ley.

ARTÍCULO 108.- Cuando los daños ocasionados en los vehículos por un accidente de tránsito, sean de menor cuantía, así calificados por la autoridad de tránsito especializada, éstos pueden ser entregados a sus respectivos conductores o propietarios. Si los daños fueren de mayor cuantía a los bienes públicos o particulares, o causaren lesiones a las personas, se decomisará preventivamente el o los vehículos, quedando a la orden de la

autoridad administrativa o jurisdiccional competente. Además se retendrán la(s) licencia(s) de conducir y se entregaran las respectivas citaciones.

ARTÍCULO 109.- Todo conductor, propietario, pasajero o tercero que sea denunciado por un accidente de tránsito, o sea citado por el Departamento de Infracciones y Conciliación, debe presentarse obligatoriamente ante las mismas en el término señalado.

CAPITULO IV

MARCO PRÁCTICO

4. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Bajo la clasificación que realiza el autor Witker y por las características de la presente investigación, ésta se enmarca en el tipo jurídico-propositivo porque:

Se trata de cuestionar una ley o institución jurídica vigente para luego de evaluar sus fallas, proponer cambios o reformas legislativas en concreto. Generalmente estas tesis culminan con una proposición de reforma o nueva ley sobre la materia.⁴⁰

Así, lo confirma el Dr. Arturo Vargas quien señala que las investigaciones propositivas proponen cambios con miras a resolver problemas existentes en la sociedad.

Por lo tanto, esta tesis jurídico-propositiva culminará con la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones para evitar accidentes de tránsito.

4.1. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación tiene un enfoque *cualicuantitativo* esto implica que el proceso de investigación vincula datos cuantitativos y cualitativos para responder a la pregunta de investigación.

Se usan métodos de los enfoques cuantitativo y cualitativo y pueden involucrar la conversión de datos cuantitativos en cualitativos y viceversa. Este enfoque llamado

⁴⁰ WITKER, Jorge (1986). *Cómo elaborar una tesis en Derecho*. México. Civitas. P.11.

*también mixto puede utilizar los dos enfoques para responder distintas preguntas de investigación de un planteamiento del problema.*⁴¹

Por tanto, en esta tesis se recurre a métodos de ambos enfoques para posteriormente realizar la conversión de los datos recolectados y responder a los objetivos planteados con la finalidad de obtener ciertas conclusiones.

4.2. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

La hipótesis se constituye en una respuesta tentativa al problema de investigación y la misma fue sustentada en el marco teórico.⁴² Por ello, se tiene:

- La normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos.

4.2.1. IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES

Variable independiente

x = Normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones.

Variable dependiente

y = Evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos.

⁴¹ HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (2006). *Metodología de la investigación*. 4ta ed.. México. McGraw-Hill. P. 755.

⁴² Ver página N° 7 – Marco teórico que sustenta la investigación.

4.3. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Según Roberto Hernández Sampieri⁴³ la operacionalización de las variables implica especificar las actividades que se realizarán para medir una variable. Por tanto, en el Cuadro N° 1 se realiza dicha operacionalización.

Cuadro N° 1
OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable	Objetivos específicos	Indicadores	Técnicas	
x= Normativa específica que regula penalmente la imprudencia de los peatones.	<ul style="list-style-type: none"> Redactar la normativa específica que regule penalmente la imprudencia de los peatones. 	<ul style="list-style-type: none"> Cumple con los derechos constitucionales Causas principales de esta normativa 	<i>Cuestionario</i> (Entrevista semiestructurada) aplicado a los abogados en materia penal, Investigador Accidentes Tránsito, Representante Viceministerio, Secretarios de los Sindicatos de Transportistas	
	<ul style="list-style-type: none"> Especificar las sanciones que deberían imponerse a estos peatones. 	<ul style="list-style-type: none"> Tipo de sanción 		
y= Evitará la infracción del deber de cuidado disminuyendo los accidentes de tránsito y de esta manera se protegerán los bienes jurídicos	<ul style="list-style-type: none"> Identificar las imprudencias más comunes de los peatones. 	<ul style="list-style-type: none"> N° personas que cruzan en estado de embriaguez N° personas que transitan en la calzada N° personas que no respetan semáforos N° personas que cruzan corriendo la calle sin observar 	<i>Cuestionario</i> (Encuesta) a los peatones paceños.	
	<ul style="list-style-type: none"> Señalar los tipos de accidentes de tránsito que producen las imprudencias de los peatones. 	<ul style="list-style-type: none"> Atropello de personas Colisión a otros vehículos Volteo del vehículo Atropello del peatón 		<i>Cuestionario</i> (Entrevista semiestructurada) aplicado a los Secretarios Sindicato e Investigador.
	<ul style="list-style-type: none"> Establecer los resultados de la imprudencia del peatón en accidentes de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> Personas lesionadas Personas muertas 		<i>Cuestionario</i> (Entrevista semiestructurada) a los Secretarios transportistas e Investigador. <i>Cuestionario</i> (Encuesta) a los peatones paceños

Fuente: Elaboración propia, 2010.

⁴³ HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio (1998), *op. cit.*, p. 99.

4.4. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño coadyuva a responder la pregunta de investigación y a someter a prueba la hipótesis. El diseño es como un plan para alcanzar los objetivos, responder la pregunta e hipótesis formulada.

Entonces, el diseño de esta tesis es el *no experimental* porque “*en un estudio no experimental no se construye ninguna situación sino que se observan situaciones ya existentes no provocadas intencionalmente por el investigador*”⁴⁴, es decir que se realiza sin manipular deliberadamente las variables y observando los fenómenos tal cual existen en la realidad.

Este diseño *no experimental es de tipo transeccional* ya que el levantamiento de datos se realizará en un tiempo único, en este caso durante la primera quincena de abril del 2010.

4.5. MUESTREO

4.5.1. MUESTRA NO PROBABILÍSTICA

La muestra de esta investigación es *no probabilística* porque “*en las muestras de este tipo, la elección de los sujetos no depende de que todos tengan la posibilidad de ser elegidos sino de la decisión de un investigador*”.⁴⁵

Por tanto, los sujetos que conforman esta muestra son elegidos según el criterio del investigador y tomando en cuenta los objetivos planteados. En base a esta explicación, en el Cuadro N° 2 se presenta la muestra de esta investigación.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 184.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 226.

Cuadro N° 2
MUESTRA NO PROBABILÍSTICA

Cantidad	Aplicado a:	Técnica
40	Peatones paceños	Encuesta
4	Secretarios de Sindicatos de Transportistas	Entrevista semiestructurada
5	Abogados en materia penal	Entrevista semiestructurada
1	Investigador de accidentes de tránsito	Entrevista semiestructurada
1	Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana	Entrevista semiestructurada
TOTAL MUESTRA NO PROBABILÍSTICA		51 INFORMANTES

Fuente: Elaboración propia, 2010.

CAPÍTULO V

5. RESULTADOS DEL TRABAJO DE CAMPO

Los resultados que se presentan a continuación se dividen en dos partes:

- La primera proviene de una revisión de los datos estadísticos de los accidentes de tránsito registrados en el periodo 2000 – 2010. Asimismo, se rescata algunos datos de las declaraciones de gente entendida en la materia.
- La segunda de la aplicación de las herramientas metodológicas utilizadas en el levantamiento de datos.

5.1. DATOS ESTADÍSTICOS

Se rescata información de diferentes fuentes que tratan el tema de los accidentes de tránsito. A continuación, en el Cuadro N° 3 se presenta un detalle de las causas que generaron los accidentes de tránsito en Bolivia en el periodo 2000 al 2006.

Cuadro N° 3
CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – BOLIVIA
PERIODO 2000 – 2006

Causas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Falla mecánica	81	148	208	219	403	27	528
Embriaguez	3363	3529	4545	3016	736	722	1665
Imprevisión conductor	12579	10790	4910	8621	4299	2044	4332
Imprudencia peatón	650	801	587	879	1760	220	928
Mal estacionamiento	17	79	49	151	29	18	75
Omisión señales	438	1055	162	531	19	67	326

Exceso velocidad	1434	1610	5230	3296	901	112	1188
Mala maniobra	464	413	362	472	1152	202	2319
No dar prioridad	150	238	226	313	13	210	--
Cruzar peligrosamente	39	129	41	193	3	17	--
Carecer de luces	11	29	27	68	--	2	22
TOTALES	19.226	18821	16347	17759	9315	3641	11383

Fuente: En base a los datos proporcionados por el Comando Departamental - Organismo Operativo de Tránsito de La Paz y OPS/OMS documento Accidentes de Tránsito en Bolivia.

El cuadro N° 3 muestra las causas más frecuentes que generaron los accidentes de tránsito en Bolivia durante el periodo 2000 al 2006. Cabe resaltar que la imprudencia del peatón presenta variantes, siendo que el 2004 registró un elevado número de accidentes a comparación del 2005 que tuvo menor número.

Es así, que la imprudencia del peatón causó 5825 accidentes de tránsito durante el periodo 2000 al 2006, lo cual implica que el peatón también es un factor fundamental en estos hechos.

Según información obtenida de la Unidad Operativa de Tránsito de La Paz, en el año 2007, se generaron 1379 accidentes de tránsito producto de la imprudencia del peatón, siendo la tercera causa después de la imprevisión y ebriedad del conductor.

En el primer semestre del 2008, el Tte. Coronel Augusto Angulo, Jefe de la División de Accidentes afirma que un 90% (de los 525 accidentes) fueron por imprudencia de los peatones; mientras que en el 2009 la imprudencia del peatón como causante de accidentes de tránsito *“se ubica en el tercer lugar con un 10% que representa a 754 casos”*.⁴⁶

⁴⁶ FM BOLIVIA RADIO ON LINE. “Imprudencia de chóferes causa más de 1.500 hechos de tránsito” (2010) “s. pág”. Online. Internet. 22 marzo del 2010. Disponible en: <http://www.fmbolivia.com.bo/noticia23789-imprudencia-de-choferes-causa-mas-de-1500-hechos-de-transito.html>.

Asimismo, en los primeros meses de este año 2010 la imprudencia del peatón ha provocado un 40% de un total de 100% de casos de accidentes de tránsito según lo afirma el Tte. Boris Mendoza, Investigador de Accidentes de Tránsito.

Este panorama muestra claramente que no puede dejarse de lado la imprudencia del peatón por ser un causante muy importante en la generación de accidentes de tránsito; ya que el descuido del peatón puede tener varias consecuencias en muchos casos irreparables.

5.2. LEVANTAMIENTO DE DATOS

El levantamiento de datos se realiza mediante la aplicación de las técnicas diseñadas en esta investigación. Por ello, se cuenta con cuatro etapas, como se explica a continuación:

- La primera concerniente a las encuestas dirigidas a los peatones paceños.
- La segunda proveniente de las entrevistas semiestructuradas aplicadas a los Secretarios de los Sindicatos de Transportistas.
- La tercera relacionada con las entrevistas semiestructuradas aplicadas a: un Investigador de Accidentes de Tránsito y a un representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana.
- La cuarta proveniente de las entrevistas semiestructuradas realizadas a abogados en materia penal, quienes trabajan independientemente, en instituciones privadas o públicas.

5.3. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS - PEATONES

El cuestionario consta de dos partes; la primera recaba los datos de identificación y la segunda datos generales. En el *anexo N° 1* se tiene dos ejemplares.

Este instrumento está conformado por preguntas cerradas y de selección múltiple, cuyos resultados son los siguientes:

Cuadro N° 4

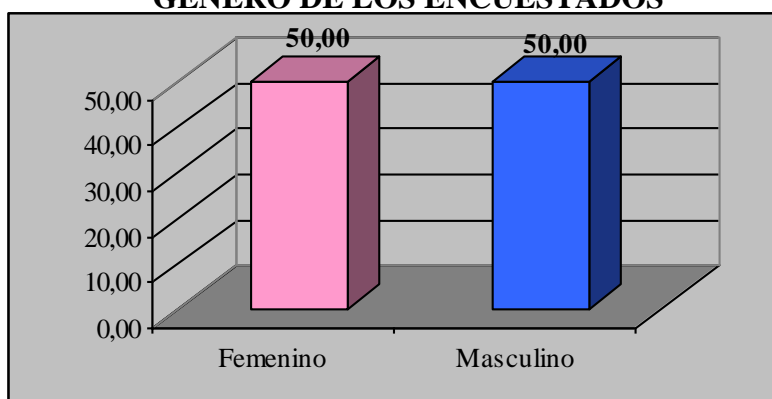
GÉNERO DE LOS ENCUESTADOS

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	20	50,00
Masculino	20	50,00
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 1

GÉNERO DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Cuadro N° 4.

El 50% por ciento de los encuestados es femenino y el otro masculino. Esto implica que se dio una participación equitativa entre hombres y mujeres.

Cuadro N° 5

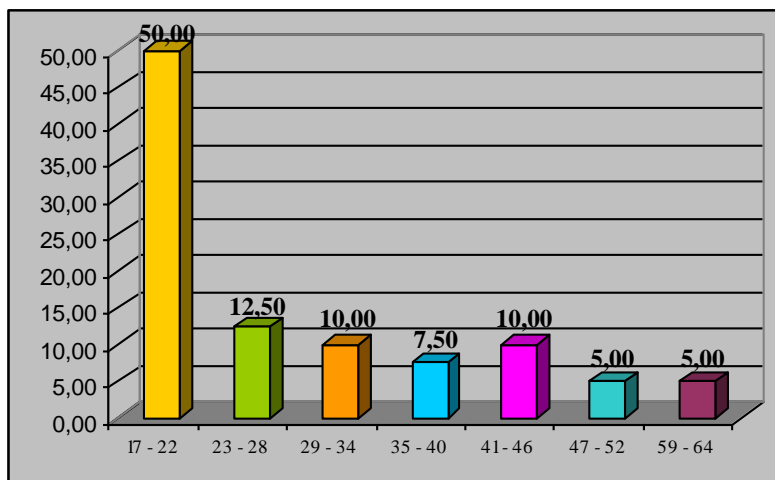
EDAD DE LOS ENCUESTADOS

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
17 - 22 años	20	50,00
23 - 28 años	5	12,50
29 - 34 años	4	10,00
35 - 40 años	3	7,50
41 - 46 años	4	10,00
47 - 52 años	2	5,00
59 - 64 años	2	5,00
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 2

EDAD DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Cuadro N° 5.

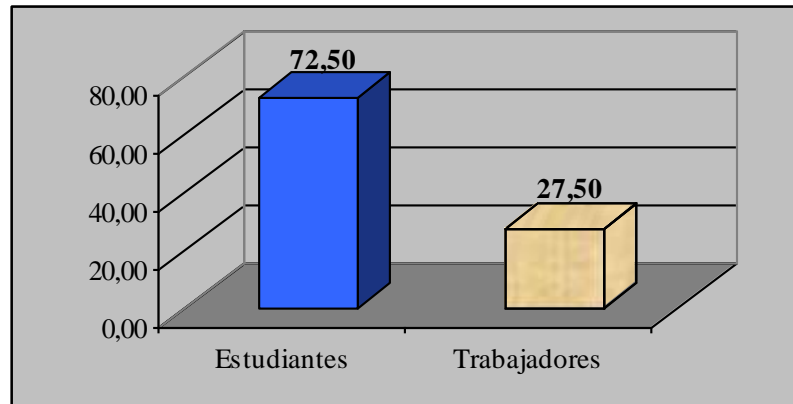
Las edades del 50% de los encuestados oscila entre 17 y 22 años; el 12,5% corresponde a las edades de 23 a 28 años; el 10% comparten las edades entre 29 y 34 años además de 41 – 46 años; el 7,5% representa a personas de 35 a 40 años, el 5% a personas entre 47 y 52 años y 59 a 64 años. Esto significa que peatones de diferentes edades fueron encuestados donde destaca la participación de gente joven y también personas de la tercera edad.

Cuadro N° 6
OCUPACIÓN DE LOS ENCUESTADOS

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Estudiantes	29	72,50
Trabajadores	11	27,50
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 3
OCUPACIÓN DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Cuadro N° 6.

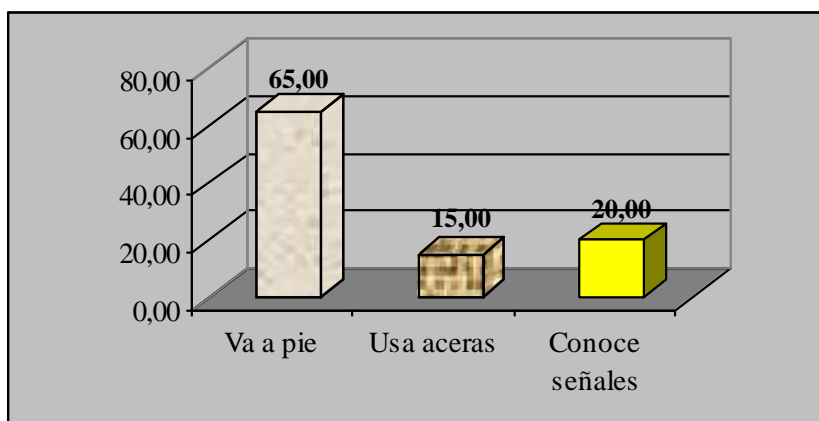
El 72,50% de las personas encuestadas son estudiantes y el 27,50% trabajadores donde destacan profesionales, técnicos, amas de casa y otros. Esto indica que los estudiantes tienen mayor aceptación a ser encuestados a comparación de los trabajadores.

Cuadro N° 7
DEFINICIÓN DE PEATON

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Va a pie	26	65,00
Usa aceras	6	15,00
Conoces señales tránsito	8	20,00
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 4
DEFINICIÓN DE PEATÓN



Fuente: Cuadro N° 7.

El 65% indica que un peatón es el que va a pie, el 20% define como peatón a aquel que conoce las señales y el 15% señala que es el que usa aceras. Esto significa que la mayoría de los encuestados tiene una idea clara de lo que es un peatón frente a una minoría que desconoce una definición correcta del término.

Cuadro N° 8

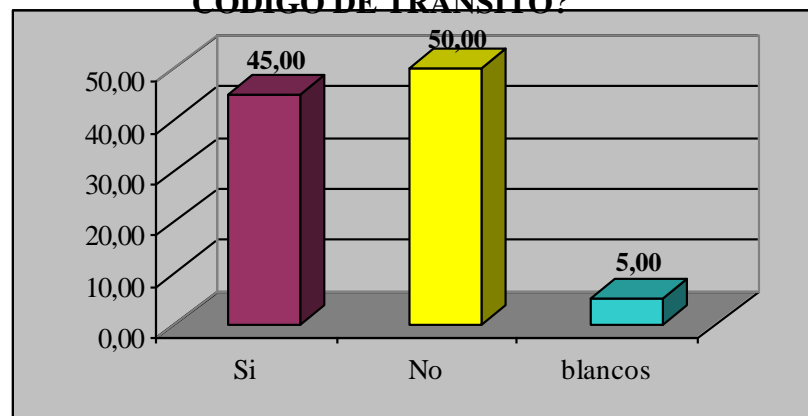
**¿CONOCE LAS REGLAS DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN INCLUIDAS EL
CÓDIGO DE TRANSITO?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	18	45,00
No	20	50,00
blancos	2	5,00
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 5

**¿CONOCE LAS REGLAS DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN INCLUIDAS EL
CÓDIGO DE TRANSITO?**



Fuente: Cuadro N° 8.

El 50% de los peatones desconoce las reglas de circulación incluidas en el Código de Tránsito, el 45% indica conocer dichas reglas mientras que un 5% no respondió la pregunta. Esto significa que una de las causas de la imprudencia del peatón, que genera accidentes de tránsito, se debería al desconocimiento de la norma y los deberes a su cargo que en ella se ven reflejadas.

Cuadro N° 9

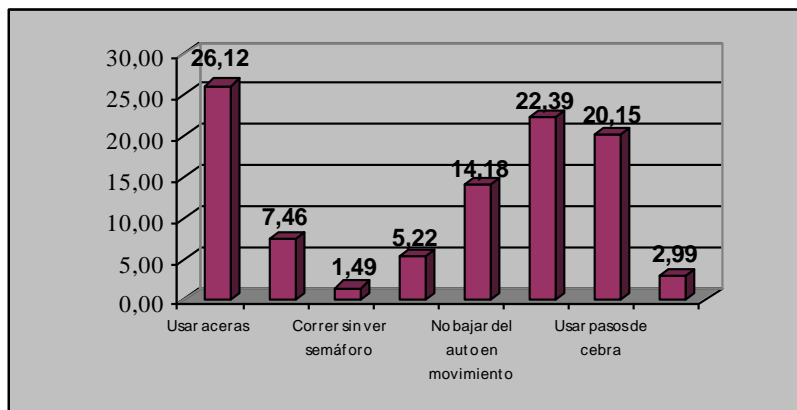
REGLAS DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Usar aceras	35	26,12
No calzada	10	7,46
Correr sin ver semáforo	2	1,49
Esperar auto en calzada	7	5,22
No bajar del auto en movimiento	19	14,18
Respetar señalizaciones	30	22,39
Usar pasos de cebra	27	20,15
Otros	4	2,99
TOTALES	134	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 6

REGLAS DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN



Fuente: Cuadro N° 9.

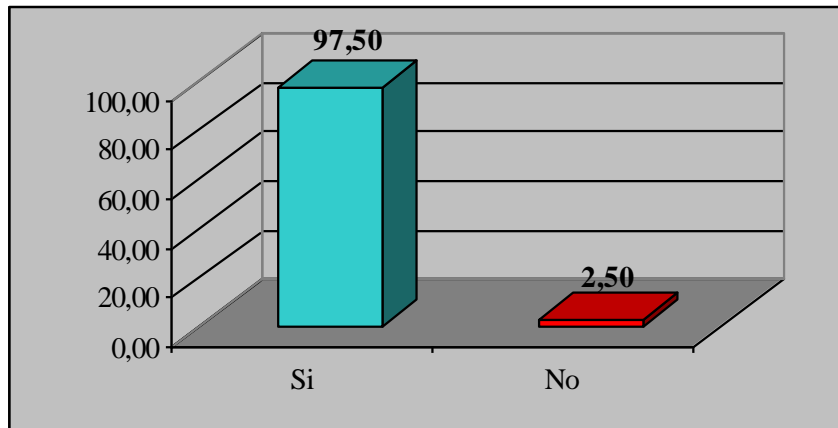
El 26,12% indica que una regla de circulación es el uso de aceras, el 22,39% señala que es respetar las señalizaciones, el 20,15% dice el uso de los pasos de cebra, el 14,18% no bajar del automóvil en movimiento, el 7,46% indica no usar la calzada y el 5,22% dice esperar auto en la calzada. Esto implica que si bien los peatones no conocen las reglas de circulación incluidas en el Código de Tránsito, saben que deben usar la acera, respetar las señalizaciones y los pasos de cebra, entre otros, frente a una minoría que sostiene que es normal el esperar el automóvil en la calzada.

Cuadro N° 10
RESPETA LAS SEÑALES DE LOS SEMÁFOROS

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	39	97,50
No	1	2,50
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 7
RESPETA LAS SEÑALES DE LOS SEMÁFOROS



Fuente: Cuadro N° 10.

El 97,50% de los peatones sostiene que sí respetan las señales de los semáforos frente a un 2,50% que no lo hace. Esto implica que los peatones cumplen con una regla de circulación incluida en el Código de Tránsito.

Cuadro N° 11

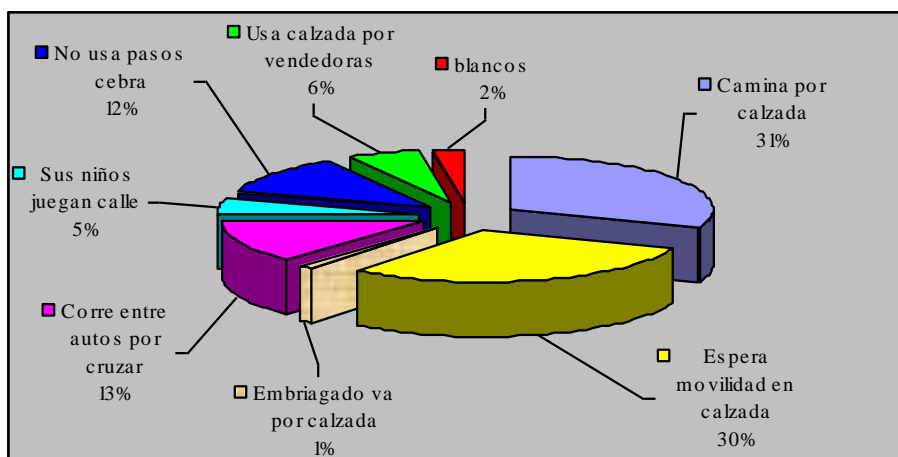
IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Camina por calzada	26	30,95
Espera movilidad en calzada	25	29,76
Embriagado va por calzada	1	1,19
Corre entre autos por cruzar	11	13,10
Sus niños juegan calle	4	4,76
No usa pasos cebra	10	11,90
Usa calzada por vendedoras blancos	5	5,95
2	2,38	
TOTALES	84	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 8

IMPRUDENCIA DE LOS PEATONES



Fuente: Cuadro N° 11.

El 30,95% de los peatones camina por la calzada, el 29,76% espera su movilidad en la calzada, el 13,10% corre entre autos para cruzar la calle, el 11,90% no usa pasos de cebra, el 5,95% usa calzada por las vendedoras, del 4,76% sus niños juegan en las calles, el 2,38 no respondieron y el 1,19% embriagado va por la calzada. Esto significa que los peatones cometen diferentes tipos de imprudencia como usar la calzada, cruzar entre autos, otros. Cabe resaltar que un buen porcentaje de peatones utiliza la calzada por las vendedoras quienes ocupan las aceras impidiendo su libre tránsito.

Cuadro N° 12

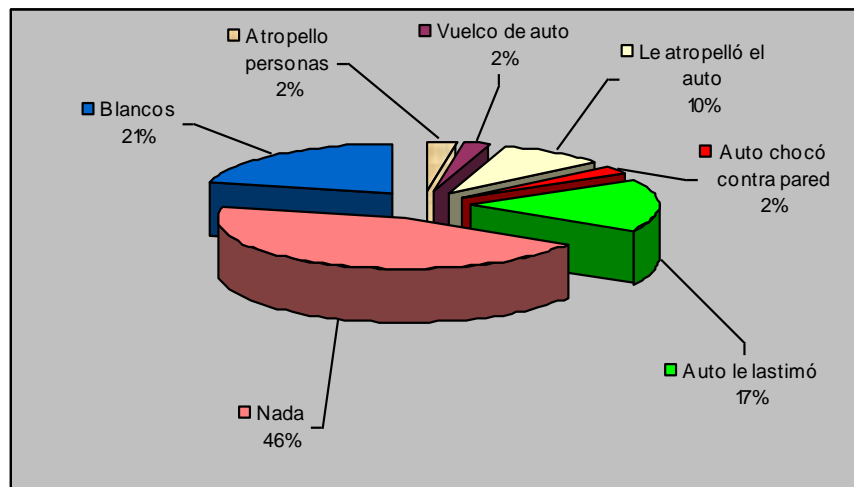
TIPO DE ACCIDENTE PROVOCADO POR EL PEATÓN

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Atropello personas	1	2,38
Vuelco de auto	1	2,38
Le atropelló el auto	4	9,52
Auto chocó contra pared	1	2,38
Auto le lastimó	7	16,67
Nada	19	45,24
Blancos	9	21,43
TOTALES	42	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 9

TIPO DE ACCIDENTE PROVOCADO POR EL PEATÓN



Fuente: Cuadro N° 12.

El 45,29% indica que no provocó ningún tipo de accidente de tránsito, el 21,43% no respondió, el 16,67% señala que el auto le lastimó, el 9,52% sostiene que el auto le atropelló, el 2,38% dice que causó el atropello de personas, el 2,38% vuelco de auto y 2,38% el auto chocó contra la pared. Hasta el momento, la mayoría de los peatones imprudentes no causó ningún accidente de tránsito frente a una minoría que causó accidentes como: lastimaduras por el golpe del auto, atropellos (del mismo peatón y a terceros), vuelco de auto y choque de auto contra objetos.

Cuadro N° 13

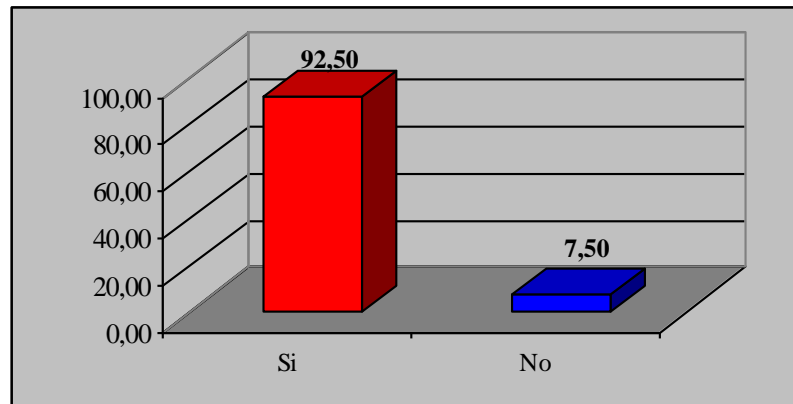
**¿DEBERÍA SANCIONARSE A LOS PEATONES QUE PROVOCAN
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	37	92,50
No	3	7,50
TOTALES	40	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 10

**¿DEBERÍA SANCIONARSE A LOS PEATONES QUE PROVOCAN
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**



Fuente: Cuadro N° 13.

El 92,50% de los peatones sostiene que sí debería sancionarse a los peatones que provocan accidentes de tránsito frente al 7,50% que indica que no. Esto implica que los peatones están conscientes de que su imprudencia provoca accidentes de tránsito por lo tanto amerita una sanción.

5.4. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – SECRETARIOS SINDICATOS DE TRANSPORTISTAS

El cuestionario se diseñó con preguntas abiertas para facilitar la profundización del tema y fue aplicado a los Secretarios de Sindicatos de Transportistas: Villa Victoria, 1ro de Mayo, transporte pesado y Eduardo Avaroa. En el *anexo N° 2* se presenta un ejemplar de dicho cuestionario.

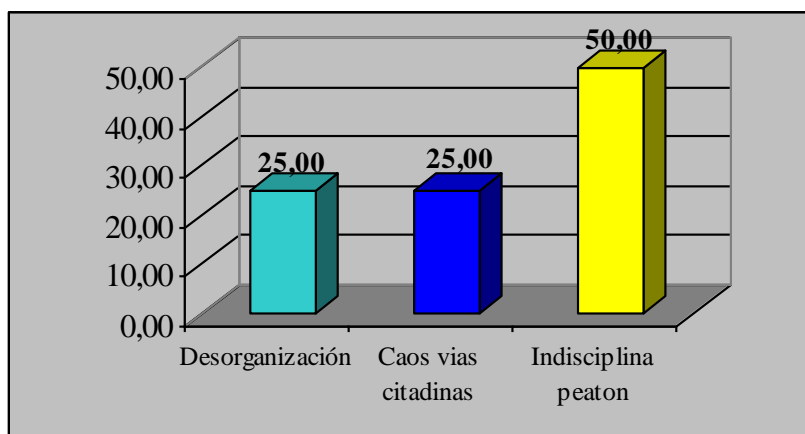
Se debe tomar en cuenta que las preguntas son abiertas; razón por la cual, para el vaciado de los datos se ha procedido al cerrado de las respuestas por similitud para su presentación en gráficos.

Cuadro N° 14
¿CUÁLES SON LAS CAUSAS PARA QUE SURJAN LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Desorganización vial	2	25,00
Caos vías citadinas	2	25,00
Conducta Indisciplinada peatón	4	50,00
TOTALES	8	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 11
¿CUÁLES SON LAS CAUSAS PARA QUE SURJAN LOS
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?



Fuente: Cuadro N° 14.

El 50% de los conductores indica que la indisciplina del peatón es la causa principal para que ocurran accidentes de tránsito, el 25% sostiene que la desorganización vial y el 25% el caos de las vías citadinas. Para los conductores la indisciplina del peatón es la causa principal, seguida de la desorganización vial y el caos de las vías.

Cuadro N° 15

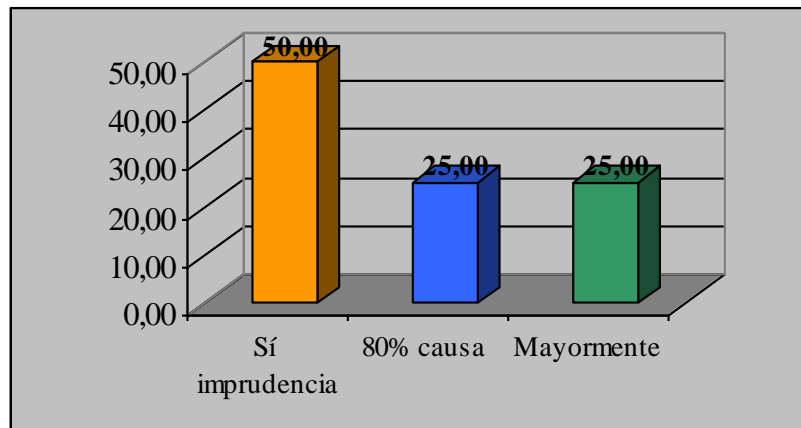
EL PEATÓN ¿ES CAUSANTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sí por imprudencia	2	50,00
80% causa accidentes	1	25,00
Mayormente	1	25,00
TOTALES	4	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 12

EL PEATÓN ¿ES CAUSANTE DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO?



Fuente: Cuadro N° 15.

El 50% de los conductores indica que el peatón es causante de accidentes de tránsito, el 25% sostiene que el 80% de los accidentes es responsabilidad del peatón y resto indica que mayormente el peatón es el causante. Por tanto, los conductores consideran al peatón como un factor fundamental para que ocurran accidentes de tránsito.

Cuadro N° 16

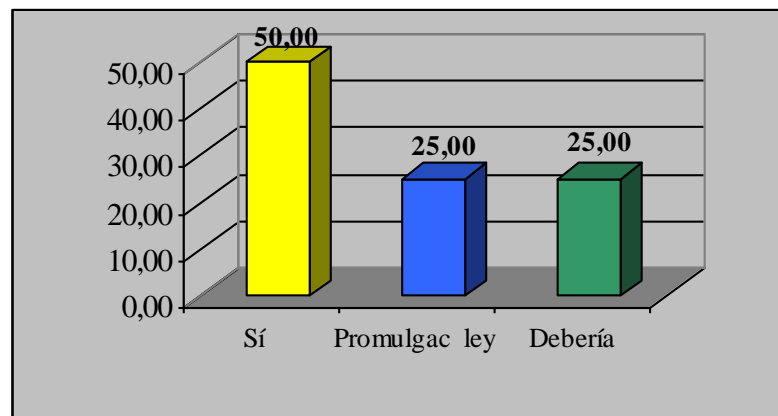
¿DEBERÍA EXISTIR UNA NORMA LEGAL QUE CASTIGUE PENALMENTE A LOS PEATONES IMPRUDENTES QUE CAUSAN ACCIDENTES?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Sí	2	50,00
Promulgación ley	1	25,00
Sí debería	1	25,00
TOTALES	4	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 13

¿DEBERÍA EXISTIR UNA NORMA LEGAL QUE SANCIONE PENALMENTE A LOS PEATONES IMPRUDENTES QUE CAUSAN ACCIDENTES?



Fuente: Cuadro N° 16.

El 50% de los conductores indica que si debería existir una norma que sancione penalmente a los peatones que causen accidentes de tránsito; el 25% solicita la promulgación de una ley donde se sancione penalmente y el 25% indica que si debería existir la norma. Esto implica que los conductores apoyan la creación de una norma legal que sancione penalmente a los peatones imprudentes que causan accidentes de tránsito.

Cuadro N° 17

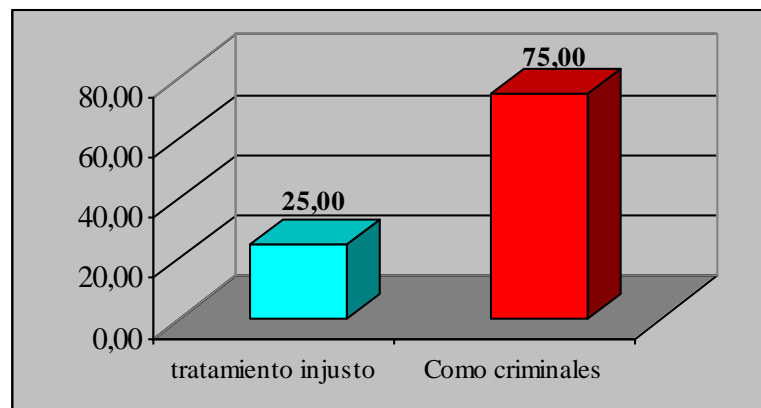
CUANDO OCURRE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO DONDE EL PEATÓN ES EL CULPABLE ¿QUÉ TRATAMIENTO RECIBEN LOS AFILIADOS EN LAS OFICINAS DE TRÁNSITO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
tratamiento injusto	1	25,00
Como criminales	3	75,00
TOTALES	4	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 14

CUANDO OCURRE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO DONDE EL PEATÓN ES EL CULPABLE ¿QUÉ TRATAMIENTO RECIBEN LOS AFILIADOS EN LAS OFICINAS DE TRÁNSITO?



Fuente: Cuadro N° 17.

El 75% de los conductores indica que se los trata como criminales en las oficinas de tránsito y el 25% señala un tratamiento injusto. Entonces, cuando ocurre un accidente los funcionarios de tránsito directamente responsabilizan a los conductores sin cerciorarse de los hechos ni basarse en las investigaciones donde pudiera resultar culpable el peatón.

Cuadro N° 18

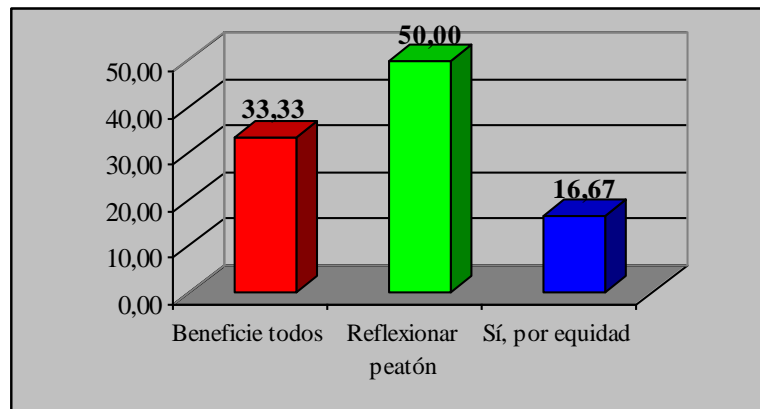
¿BENEFICIARÍA A SU SECTOR UNA NORMA ESPECÍFICA QUE PENALICE LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Beneficie a todos	2	33,33
Reflexionar peatón	3	50,00
Sí, por equidad	1	16,67
TOTALES	6	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 15

¿BENEFICIARÍA A SU SECTOR UNA NORMA ESPECÍFICA QUE PENALICE LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN?



Fuente: Cuadro N° 18.

El 50% de los conductores indica que la norma haría reflexionar al peatón, el 33,33% sostiene que beneficiaría a todos y el 16,67% indica que beneficiaría a su sector por equidad. Esto significa que la creación de una norma específica que penalice la imprudencia del peatón serviría para que éste reflexione y también beneficiaría al sector de los conductores porque existiría equidad al momento de determinar responsabilidades sobre un accidente de tránsito.

Cuadro N° 19

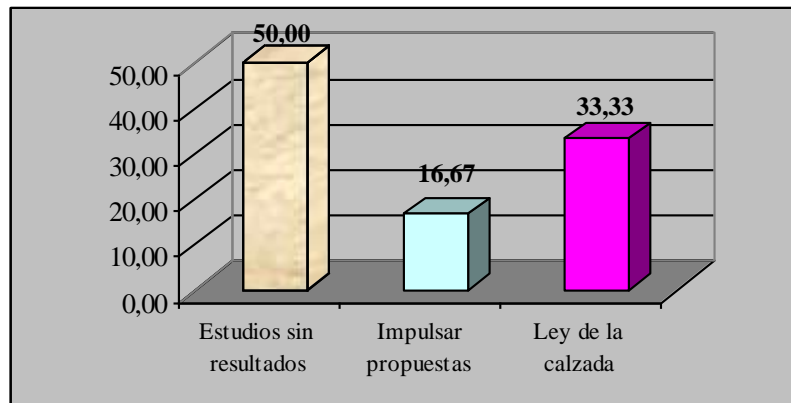
USTEDES ¿HAN REALIZADO ALGUNAS PROPUESTAS AL RESPECTO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Estudios sin resultados	3	50,00
Impulsar propuestas	1	16,67
Ley de la calzada	2	33,33
TOTALES	6	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 16

USTEDES ¿HAN REALIZADO ALGUNAS PROPUESTAS AL RESPECTO?



Fuente: Cuadro N° 19.

El 50% de los conductores han realizado estudios sobre el tema de penalización de la imprudencia del peatón pero sin resultados, el 33,33% desea impulsar la ley de la calzada y el 16,67% está dispuesto a impulsar cualquier propuesta. Entonces, los conductores han realizado diferentes esfuerzos con miras a penalizar la imprudencia del peatón pero sin resultados positivos.

Cuadro N° 20

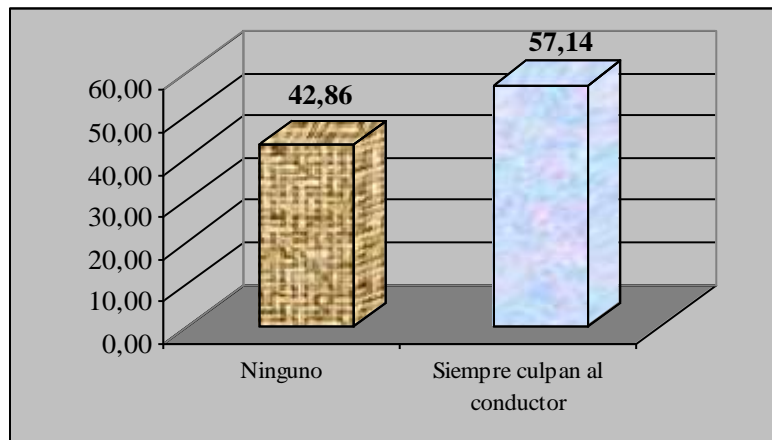
¿CONOCE ALGÚN CASO DONDE SE HAYA RESPONSABILIZADO AL PEATÓN DE ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Ninguno	3	42,86
Siempre culpan al conductor	4	57,14
TOTALES	7	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 17

¿CONOCE ALGÚN CASO DONDE SE HAYA RESPONSABILIZADO AL PEATÓN DE ALGÚN ACCIDENTE DE TRÁNSITO?



Fuente: Cuadro N° 20.

El 57,14% de los conductores sostiene que siempre culpan al conductor cuando ocurre un accidente de tránsito mientras que el 42,86% desconoce casos donde se haya responsabilizado al peatón de algún accidente de tránsito. Esto significa que se responsabiliza directamente al conductor cuando ocurre un accidente de tránsito.

Cuadro N° 21

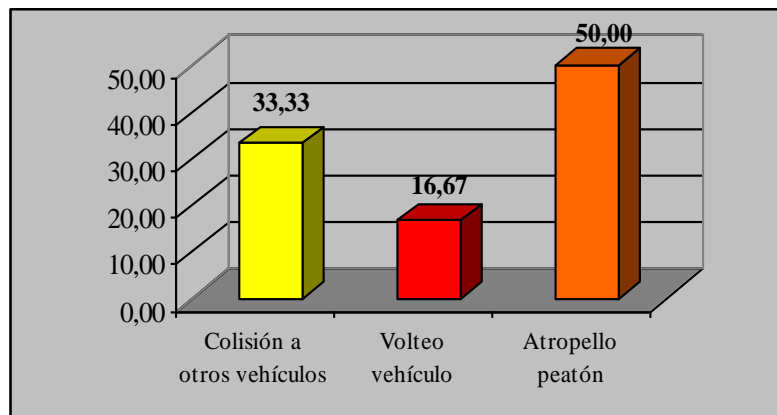
¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE CAUSA LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Colisión a otros vehículos	2	33,33
Volteo vehículo	1	16,67
Atropello peatón	3	50,00
TOTALES	6	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 18

¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE CAUSA LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN?



Fuente: Cuadro N° 21.

El 50% de los conductores indica que la imprudencia causa atropello del peatón, el 33,33% sostiene que se provoca colisión a otros vehículos y el 16,67% volteo del vehículo. Esto implica que el peatón por su imprudencia provoca su propio atropello y también causa daños a terceros porque produce colisión y volteo de vehículos.

5.4.1. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – INVESTIGADOR ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y REPRESENTANTE VICEMINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA

Este cuestionario contiene preguntas abiertas para profundizar en el tema de investigación y se aplicó a un Investigador de Accidentes de Tránsito y un Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana. Ver cuestionarios en el *anexo N° 3*.

Para el vaciado de datos se mantuvo el enfoque cualitativo rescatándose frases textuales de las entrevistas semiestructuradas con la finalidad de dar a conocer datos importantes que favorecen a esta investigación.

- **Investigador Accidentes de Tránsito**

El Investigador en Accidentes de Tránsito señaló que la imprudencia de los peatones siempre va a causar atropellos y que en los primeros meses de este año, 2010, un 40% de los accidentes de tránsito es atribuible a esta causa.

Los resultados de estos accidentes de tránsito dependen de la gravedad del hecho porque pueden existir personas lesionadas o varios muertos. “*En un 20% fallecidos y en un 80% heridos*”.⁴⁷

Por lo tanto, debería crearse sanciones más drásticas para sancionar penalmente la imprudencia del peatón porque “*lamentablemente el boliviano funciona a malas y*

⁴⁷ Entrevista semiestructurada realizada al Investigador en Accidentes de Tránsito, en instalaciones de la Universidad Pública de El Alto, ciudad de El Alto, abril 2010.

*necesitamos crear una norma que sea más drástica que el mismo Código de Transito para regular la circulación de los peatones”.*⁴⁸

En consecuencia, es que propone la realización de un estudio social para que en base a los resultados se sancione tal vez con días de trabajo impuestas al peatón, quien beneficiaría al Estado y en cierta forma resarciría a la sociedad.

- **Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana**

El Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana mostró su total apoyo a la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito porque la *“seguridad vial tiene que ver con conductores y peatones”*.⁴⁹

La sanción penal que debería imponerse estaría sujeta a cada caso tomándose en cuenta que la imprudencia de los peatones se manifiesta de diferentes formas. Esto puede llevar a un estudio que muestre *“cuáles son las principales infracciones que incumple un transeúnte”*.⁵⁰

Cuando las infracciones de los peatones se agudicen podrían aplicarse medidas más drásticas porque se está hablando de la vida de personas. Al respecto, la legislación inglesa es bastante severa en este tema porque sanciona a los peatones ya que registra todo a través de cámaras de seguridad.

5.4.2. RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS – ABOGADOS

⁴⁸ *Ídem.*

⁴⁹ Entrevista semiestructurada realizada al Representante del Viceministerio de Seguridad Ciudadana, en instalaciones de la Universidad Pública de El Alto, ciudad de El Alto, abril 2010.

⁵⁰ *Ídem.*

El cuestionario estuvo conformado por preguntas abiertas aplicadas a cinco abogados en materia penal. Se entrevistó a profesionales independientes, de instituciones públicas y privadas. En el anexo N° 4 se muestra un ejemplar de dicho cuestionario.

Para el vaciado de datos se cerraron las respuestas por similitud para ver su frecuencia y posterior presentación en gráficos, como se observa a continuación.

Cuadro N° 22

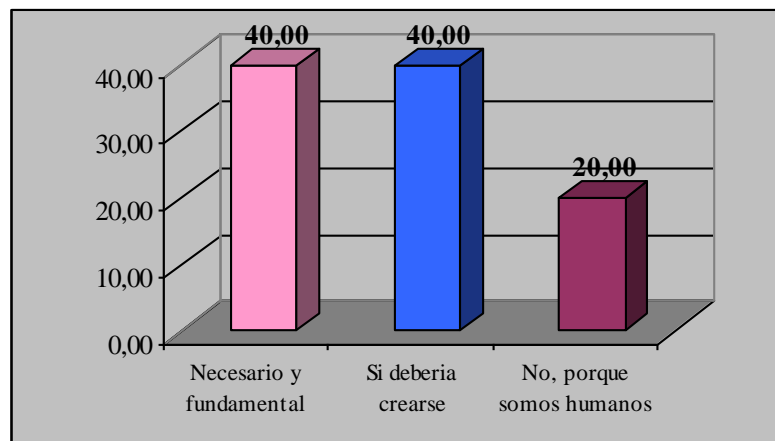
**¿DEBERÍA CREARSE UNA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE
PENALMENTE LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN PARA EVITAR
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Necesario y fundamental	2	40,00
Sí, debería crearse	2	40,00
No, porque somos humanos	1	20,00
TOTALES	5	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 19

**¿DEBERÍA CREARSE UNA NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE
PENALMENTE LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN PARA EVITAR
ACCIDENTES DE TRÁNSITO?**



Fuente: Cuadro N° 22.

El 40% de los abogados señala que es necesaria y fundamental la creación de una normativa, el otro 40% sostiene que sí debería crearse y un 20% rechaza dicha normativa porque somos seres humanos. Esto implica que la mayoría de los abogados apoya la creación de una normativa específica que regule penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito.

Cuadro N° 23

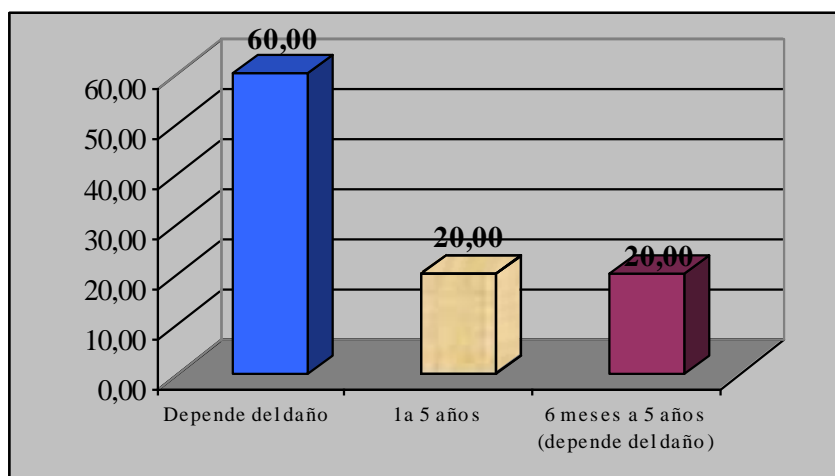
¿CUÁL ES EL TIPO DE SANCIÓN PENAL QUE DEBERÍA IMPONERSE A ESTOS PEATONES IMPRUDENTES?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Depende del daño	3	60,00
1 a 5 años de prisión	1	20,00
6 meses a 5 años de prisión (depende del daño)	1	20,00
TOTALES	5	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 20

¿CUÁL ES EL TIPO DE SANCIÓN PENAL QUE DEBERÍA IMPONERSE A ESTOS PEATONES IMPRUDENTES?



Fuente: Cuadro N° 23.

El 60% indica que el tipo de sanción penal dependerá del daño, el 20% sostiene de 1 a 5 años y el otro 20% de 6 meses a 5 años pero dependiendo del daño que provoque. Esto implica que los abogados sancionarían la imprudencia del peatón con prisión que va desde los 6 meses a 5 años dependiendo del daño producido.

Cuadro N° 24

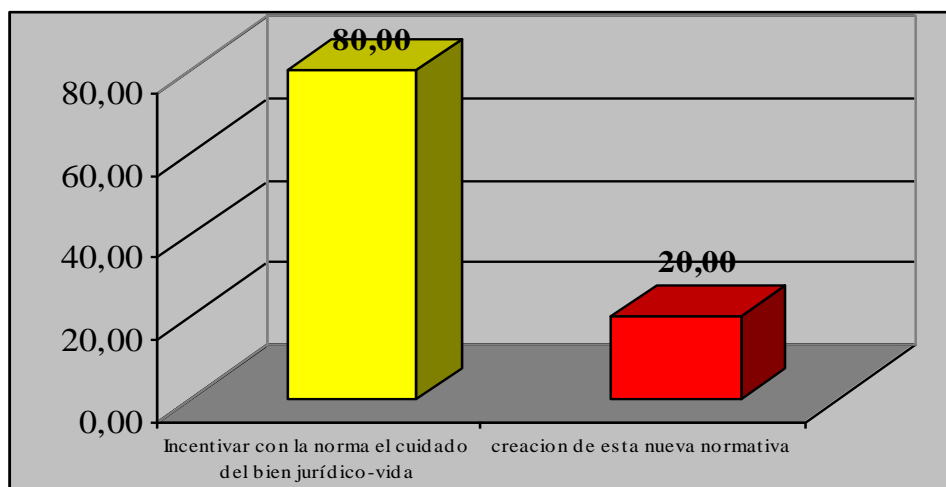
**¿DE QUÉ MANERA ESTA NORMATIVA PODRÍA DAR CUMPLIMIENTO A
LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES?**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Incentivar con la norma el cuidado del bien jurídico-vida	4	80,00
Creación de esta nueva normativa	1	20,00
TOTALES	5	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 21

**¿DE QUÉ MANERA ESTA NORMATIVA PODRÍA DAR CUMPLIMIENTO A
LOS DERECHOS CONSTITUCIONALES?**



Fuente: Cuadro N° 24.

El 80% de los abogados indica que esta normativa cumpliría con los derechos constitucionales si con la misma se incentivaría el cuidado del bien jurídico que es la vida y el 20% sostiene que al momento de crearse la norma se esta dando cumplimiento a los derechos constitucionales. Por tanto, la creación de esta norma que regula penalmente la imprudencia del peatón cumple con los derechos constitucionales porque pretende proteger la vida y la integridad física de las personas.

Cuadro N° 25

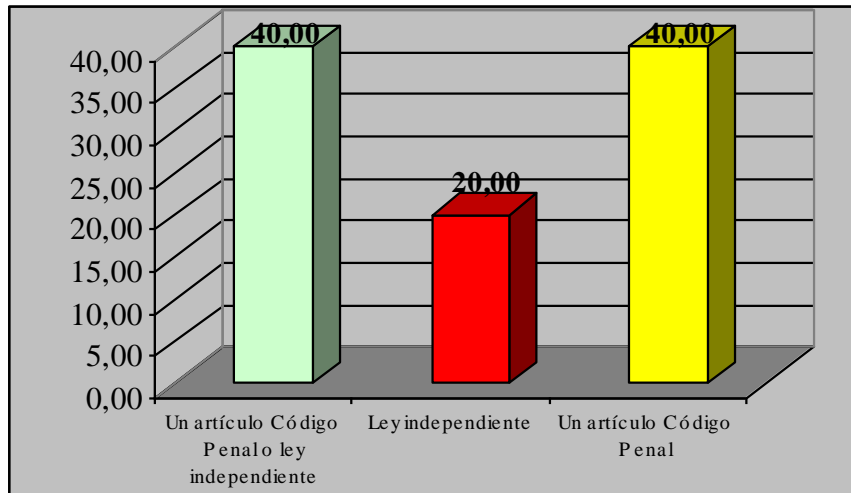
¿CÓMO PODRÍA VIABILIZARSE ESTA PROPUESTA PARA PENALIZAR LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN QUE CAUSA ACCIDENTES DE TRÁNSITO?

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Un artículo Código Penal o ley independiente	2	40,00
Ley independiente	1	20,00
Un artículo Código Penal	2	40,00
TOTALES	5	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 22

¿CÓMO PODRÍA VIABILIZARSE ESTA PROPUESTA PARA PENALIZAR LA IMPRUDENCIA DEL PEATÓN QUE CAUSA ACCIDENTES DE TRÁNSITO?



Fuente: Cuadro N° 25.

El 40% de los entrevistados señala que esta propuesta puede viabilizarse a través de un artículo en el Código Penal o una ley independiente, el otro 40% mediante un artículo Código Penal y el 20% restante una ley independiente. Esto implica que para viabilizar esta propuesta de penalización de la imprudencia del peatón existirían dos alternativas: la incorporación de un artículo en el Código Penal o una ley independiente.

Cuadro N° 26

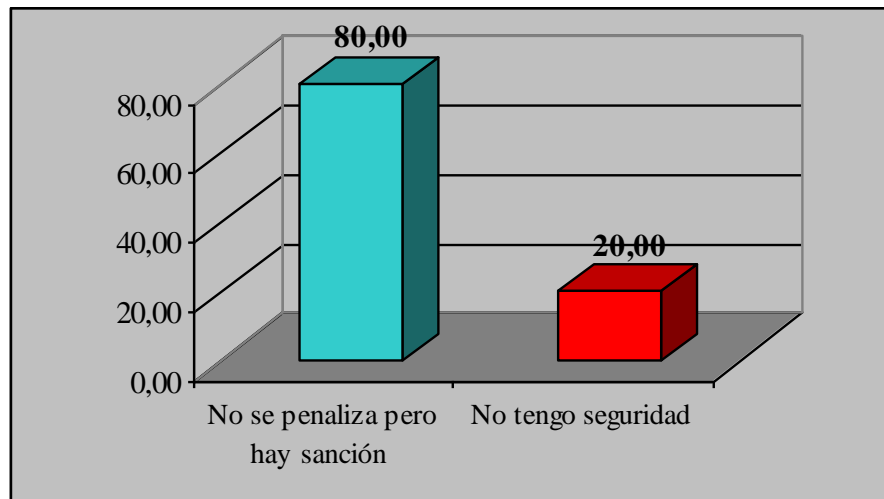
**USTED SABE SI EN LA LEGISLACIÓN COMPARADA SE PENALIZA LA
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN**

Respuesta	Frecuencia	Porcentaje
No se penaliza pero hay sanción	4	80,00
No tengo seguridad	1	20,00
TOTALES	5	100,00

Fuente: Elaboración propia, 2010.

Gráfico N° 23

**USTED SABE SI EN LA LEGISLACIÓN COMPARADA SE PENALIZA LA
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN**



Fuente: Cuadro N° 26.

El 80% de los abogados sostiene que en la legislación comparada no se penaliza la imprudencia del peatón pero si existen sanciones administrativas y el 20% no tiene seguridad. Por tanto, en otros países no se penaliza la imprudencia del peatón solamente existen sanciones a las diferentes infracciones que cometen los peatones.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- El Código de Tránsito y su Reglamento establecen claramente los deberes y las responsabilidades de los peatones en la circulación de tránsito.
- Las responsabilidades del peatón cuando no cumple sus deberes de circulación están definidas como responsabilidad civil y responsabilidad penal; la primera debe cubrir todos los daños y perjuicios ocasionados y por la segunda debe ser sancionado previo proceso penal.
- La responsabilidad penal del peatón esta descrita en el Código de Tránsito y su reglamento y no así en el Código Penal Boliviano Vigente.
- Actualmente existen más de 180 casos de peatones causantes de hechos de tránsito y con responsabilidad establecida en las Diligencias de la Policía Judicial, diligencias que fueron remitidas a la Justicia Ordinaria por la Fiscalía adscrita a Tránsito. Ninguno de ellos fue juzgado por el hecho que produjeron.

Recomendaciones

Respecto a los deberes y responsabilidad del peatón, se recomienda:

- Implementar dentro del Código Penal la tipificación del accidente de tránsito producido por imprudencia del peatón en accidentes, y de esta manera lograr una equitativa penalización frente a la dimensión del hecho producido.
- Se recomienda el presente trabajo de investigación a los estudiantes de la Carrera de Derecho de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, para futuras investigaciones del tema
- Difundir las normas de circulación mediante campañas radiales, periodísticas y televisivas para informar continuamente a los ciudadanos en base a las siguientes recomendaciones:
 - Cruce la calzada en las esquinas de las calles usando las zonas de seguridad en forma perpendicular y no diagonal.
 - Si existe semáforo cruce cuando los vehículos se encuentren detenidos por la luz roja.
 - Si no existe semáforo, cruce cuando los vehículos se encuentren en una distancia no menos a los 30 metros en las calles y 50 metros en las avenidas.
 - Nunca cruce saliendo delante de los vehículos estacionados ya que estos son los que restan mucha visibilidad al conductor.
 - Mire a la izquierda y derecha antes de cruzar la calzada.
 - Ayude a cruzar a los niños, ancianos e inválidos.
 - Recuerde que la luz roja con flecha verde en algunos semáforos autoriza a los conductores a circular en dirección de la flecha.
 - De su cooperación depende su vida y su salud.
 - Espere en las zonas hasta que el peatón o semáforo señale y autorice cruzar la calzada.

**PROPUESTA DE
MECANISMO LEGAL**

PROYECTO DE LEY

LEY N°.....

02 de Octubre de 2014

EVO MORALES AYMA

PRESIDENTE DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

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

**LA HONORABLE ASAMBLEA LEGISLATIVA DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA:**

DECRETA:

ARTÍCULO ÚNICO.- Incorpórese el Artículo en el título VIII, Delitos Contra la Vida y la Integridad Corporal Capítulo I, del Código Penal Boliviano, el cual tipifica la conducta criminal del delito de “**accidente de tránsito producido por imprudencia del peatón**”, quedando redactado de la siguiente manera:

Artículo 261bis (ACCIDENTE DE TRANSITO PRODUCIDO POR IMPRUDENCIA DEL PEATÓN).- El peatón que con imprudencia o negligencia ocasionare un accidente de tránsito, en vía pública y como consecuencia del mismo se produjeren daños materiales de consideración será sancionado con privación de libertad de tres meses a un año y si del cual resultaren lesiones, graves o leves se impondrá al autor reclusión de seis meses a dos años.

Para fines de su promulgación y vigencia, remítase a conocimiento del Órgano Ejecutivo.

Dada en la sala de sesiones del Órgano Legislativo Plurinacional del Estado Boliviano.

Fdo. Presidente Cámara de Senadores Fdo. Presidente Cámara de Diputados
Fdo. Senador Secretario Fdo. Diputado Secretario

POR TANTO, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia

Fdo. JUAN EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL
DE BOLIVIA

BIBLIOGRAFÍA

- ARAZANDI, THOMSON: El robo de la identidad ¿Una figura necesaria?, Agencia Española de Protección de datos, Universidad de Castilla, Pamplona, 2010.
- BECERRA RAMÍREZ, Manuel: "Las Decisiones Judiciales como fuente del Derecho Internacional! de los Derechos Humanos", en *Líber Amicorum Hedor Fix-Zamudio* Secretaria de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. San José, Costa Rica 1998.
- BAQUEIRO ROJAS, Edgard y Buenrostro Baéz, Rosalía: Derecho Civil - Introducción y Personas, Colección Textos Jurídicos Universitarios HARLA, México, 1995.
- BONNECASE, Julien: Tratado Elemental de Derecho Civil, Colección Textos Jurídicos Universitarios, Editorial Pedagógica Iberoamericana, México. 1995.
- CAMACHO LOSA Luis, El Delito Informático, Madrid, España, 1987.
- CARRION, Hugo Daniel. Tesis "Presupuestos para la Punibilidad del Hacking". Julio 2001.
- CARMO, Suzana J. de Oliveira: Nombre civil: un derecho fundamental, 2005.
- CASTILLO JIMENEZ, María Cinta, RAMALLO ROMERO, Miguel. El delito informático. Facultad de Derecho de Zaragoza. Congreso sobre Derecho Informático, junio 1989
- DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ, Jorge Alfredo: Derecho Civil - Parte General, Personas, Cosas, Negocio Jurídico e Invalidez, Editorial Porrúa, S.A., México. 2000.
- COVIELLO, Nicolás: Doctrina General del Derecho Civil, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, México. 1938.
- DAVARA RODRÍGUEZ, Miguel Angel, Análisis de la Ley de Fraude Informático, Revista de Derecho de UNAM. 1990.

- GARFIAS GUTIÉRREZ: Propondrán sanciones penales a quien robe identidad digital y la utilice en fraudes, Agencia Internacional de Noticias MVT: 27 Octubre 2010, Toluca - México.
- GONZÁLEZ DE LA VEGA, Francisco, Derecho penal mexicano, los delitos, 22ª ed. México, Porrúa, 1988.
- GUTIERREZ Y GONZALES, Ernesto: El Patrimonio El Pecuniario y el Moral o derechos de la personalidad, Sexta Edición, Porrúa. México, 1999.
- GARRIDO MONTT, MARIO. Nociones Fundamentales de la Teoría del Delito, Edit. Jurídica de Chile, 1992. Citado por Jijena Leiva Renato, Los Delitos, Informáticos y la Protección Penal a la Intimidad, Editorial Jurídica de Chile, 1993
- GUTIÉRREZ FRANCÉS M., “Notas sobre la delincuencia informática: atentados contra la información como valor económico de la empresa,” en Mazuelos Coello, J. (comp.). Derecho penal económico y de la empresa., San Marcos, Lima, 1997.
- HUERTA MIRANDA, Marcelo y LÍBANO MANZUR Claudio, Los Delitos Informáticos, Editorial Jurídica Cono Sur.
- JAREÑO, LEAL, Ángeles, Intimidad e imagen: los límites de la protección penal, Madrid, IUSTEL, 2008.
- LAGUNES PEREZ, Iván Voz: "Derechos de la Personalidad", Diccionario Jurídico Mexicana. D-H Décima Primera Edición Porrúa, UNAM, México 1998.
- LÓPEZ JACOISTE, .Jose Javier: "Una Aproximación Tópica a los Derechos de la Personalidad", Anuario de Derecho Civil Tomo XXXIX. Fascículo IV. Octubre-Diciembre 1986, Madrid. España.
- MATA y Martín, Ricardo. El robo de identidad: ¿una figura necesaria? en robo de identidad y protección de datos. Ed.Arazandi-Thomson Reuters-Agencia Española de Protección de Datos-Universidad de Castilla-La Mancha. Pamplona. 2010. p. 200

- MAGLIONA MARKOVICTH Claudio Paúl, LÓPEZ MEDEL Macarena, Delincuencia y Fraude Informático, Editorial Jurídica de Chile. 1999
- MAZEAUD, Henri et al: Lecciones de Derecho Civil, Primera Parte. Volumen II, Los Sujetos de Derecho. Las Personas, Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires. 1959.
- MOHRENSCHLAGER, Manfred. El Nuevo Derecho Penal informático en Alemania” “Delincuencia Informática”. 1992, Ed. P.P.U., Colección IU RA-7
- PNUD: Informe de lucha contra los delitos informáticos de prevención contra el terrorismo, Nueva York, 2010.
- ROMERO FLORES, Rodolfo: El robo o usurpación de identidad por medios informáticos o telemáticos: su tratamiento jurídico penal, Mexico, 2010.
- PARKER, D.B, Citado por Romeo Casabona Carlos M. Poder Informático y Seguridad Jurídica.
- PÉREZ LUÑO, Antonio Enrique. “Manual de informática y derecho”, Editorial Ariel S.A., Barcelona, 1996.
- PETIT, Eugène, Tratado Elemental De Derecho Romano, Buenos Aires, Argentina: Universidad, 3ª, 2006, página 89; ARGÜELLO, Luís Rodolfo, Manual de Derecho Romano, Buenos Aires, Argentina: Astrea, 7ª, 2000.
- RALLO, LOMBARTE ARTEMI, Robo de identidad y protección de datos, Pamplona, Arazandi-Thomson Reuters-Agencia Española de Protección de Datos- Universidad de Castilla-La Mancha, 2010.
- ROJINA VILLEGAS, Rafael: Compendio de Derecho Civil, Introducción. Personas y Familia, Editorial Porrúa, S.A., México. 1971.
- ROMEO CASABONA, Carlos María, Poder Informático y Seguridad Jurídica, Fundesco, Madrid, España, 1987.
- ROMERO FLORES, Rodolfo: El robo o usurpación de identidad por medios informáticos o telemáticos: su tratamiento jurídico penal, Mexico, 2010.

- ROMERO GONZALES, Enrique: "Los Derechos de la Personalidad", en MEDINA RIESTRA, Alfredo Teoría del Derecho Civil Segunda Edición Universidad de Guadalajara / Porrúa, México 1999.
- S. TATO, Nicolás. «El Derecho Informático como una Nueva rama del derecho». 3 de diciembre de 2013.
- TÉLLEZ, VALDÉS Julio Alejandro, Derecho informático, 4ª. ed. México, Mc Graw Hill/Interamericana Editores, 2008.
- TELLEZ VALDÉS, Julio. "Los Delitos informáticos. Situación en México", Informática y Derecho N° 9, 10 y 11, UNED, Centro Regional de Extremadura, Mérida, 1996.
- TIEDEMANN, Klaus, Poder informático y delito, Barcelona, España. 1985.

Normativa legal consultada:

- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Constitución Política del Estado, Ley de 07 de febrero de 2009.
- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Código Penal Código Penal aprobado por DL 10426 de 23/08/1972, elevado a rango de Ley por Ley 1768 de 10 de marzo de 1997.
- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Código Penal Código, aprobado por DL 12760 de 06/08/1975.

Medios de prensa consultada:

- Agencia Internacional de Noticias MVT: Garfias Gutiérrez, Propondrán sanciones penales a quien robe identidad digital y la utilice en fraudes, 27 Octubre 2010, Toluca - México.
- Reuters-Agencia Española de Protección Datos- Societe Internationale de Defense Sociale Pour une PolitiqueCriminelle Humaniste. Robo de identidad y

protección de datos. Ed.Arazandi-Thomson de Protección de Datos-Universidad de Castilla-La Mancha. Pamplona. 2010. p.244.

Páginas Web Consultadas:

— Swich Tv: Primer caso de usurpación en Facebook, revisado en:
<http://www.switchtv.cl/>

— Disponible en http://www.priv.gc.ca/id/primer_f.cfm, consultada en octubre 10 de 2010.

ANEXOS

ANEXO N° 1

CUESTIONARIO – ENCUESTA

PEATONES PACEÑOS

ANEXO N° 2

CUESTIONARIO – ENTREVISTA

SECRETARIOS DE SINDICATOS DE TRANSPORTISTAS

Sr. ALBERTO FLORES
SECRETARIO GENERAL SINDICATO EDUARDO AVAROA

1. *¿Cuáles son las causas para que surjan los accidentes de tránsito?*

R. Mayormente se producen por la desorganización y el caos reinante en las vías de circulación ciudadinas, lo que ocasiona que el peatón tenga una conducta indisciplinada y no guarde las normas de circulación, especialmente en días de marcha, entradas folklóricas, ferias donde muchas veces el conductor es el que va esquivando a los peatones.

2. *De acuerdo a su experiencia ¿el peatón es causante de los accidentes de tránsito?*

R. En un 80% de los accidentes de tránsito es responsable el peatón por su imprudencia, especialmente en las avenidas, autopista, carreteras, donde el peatón muchas veces por su imprudencia se entrega a la movilidad pero esto no se considera y se responsabiliza directamente al conductor, para después hacernos negociar con los parientes de la víctima.

3. *En su opinión ¿debería existir una norma legal que castigue penalmente a los peatones imprudentes que causan accidentes?*

R. Sí, si existiera dentro del cuerpo legal penal los mecanismos que obliguen a los funcionarios de tránsito a establecer responsabilidades verdaderas y culpar del accidente al que verdaderamente ocasionó.

4. *Cuando ocurre un accidente de tránsito donde el peatón es el culpable ¿Qué tratamiento reciben los afiliados en las oficinas de tránsito?*

R. Un tratamiento completamente injusto, muchas veces de producido un accidente de tránsito, no se efectúan las investigaciones técnicas pertinentes como para establecer las verdaderas responsabilidades sino directamente se lo responsabiliza al conductor e indirectamente al propietario de la movilidad.

A pesar de existir en el Código de Tránsito disposiciones que responsabilizan al peatón, pero los de tránsito interpretan y utilizan este código a su manera y en concordancia con sus intereses puestos en la multa. Consideramos como transportistas que sería oportuno que el gobierno promulgue una ley de la calzada como medida de protección al conductor.

5. *¿Beneficiaría a su sector una norma específica que penalice la imprudencia del peatón?*

R. En cuanto a las medidas que se dieran con mayor justicia debe beneficiar no solo a nosotros sino también a la población ya que esto llevaría a la reflexión al peatón y evitaría o se reducirían los accidentes.

6. *Ustedes ¿han realizado algunas propuestas al respecto?*

R. Se han hecho estudios, pero lamentablemente desde la Confederación de Chóferes no se ha podido cristalizar, pero desde acá iremos impulsando ya que existe dentro del gremio una necesidad.

7. *¿Usted conoce algún caso donde se haya responsabilizado al peatón de algún accidente de tránsito?*

R. Ninguno, siempre (reitero) en tránsito se responsabiliza al conductor sin haber hecho las investigaciones precisas. Abusivamente pasando por alto los derechos que como ciudadanos poseemos todos, el conductor es conducido a la reja y la movilidad detenida. Ojala que todo esto cambie con la implementación de leyes que sean justas.

8. *¿Cuáles son los tipos de accidentes de tránsito que causa la imprudencia del peatón?*

R. Muchas veces el peatón imprevistamente se atraviesa frente a la movilidad y esta hace un viraje para evitar el atropello yendo a colisionar a otros vehículos donde se ocasionan daños materiales de consideración y el único que responde es el conductor y el peatón no paga nada.

ANEXO N° 3

CUESTIONARIO – PERSONAS RELACIONADAS CON EL TEMA DE INVESTIGACIÓN

Tte. BORIS MENDOZA QUISPE
INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE EL ALTO

1. *¿Cuáles son los tipos de accidentes de tránsito que causa la imprudencia de los peatones en la ciudad de La Paz?*

R. Debemos tener claro qué es un peatón, qué es un usuario de un vehículo y qué es un usuario de la vía, si nos referimos a un peatón éste siempre va a provocar un atropello; pero si nos referimos a un usuario de la vía este siempre va provocar un atropello pero al usuario de la vía porque un peatón es aquel que está circulando no aquel estático realizando una actividad lo propio pasa con el usuario de los pasajeros de su caída que es un accidente diferente o de los auxiliares.

2. *¿Cuál es el porcentaje de accidentes de tránsito provocados por la imprudencia del peatón?*

R. En un 100 por 100 en este primer trimestre del 2010 sería un 40%.

3. *¿Cuáles son los resultados en los accidentes de tránsito producidos por el peatón?*

R. Dependiendo de la gravedad de la intensidad con que se produzca el hecho de tránsito va haber lesionados o muertos. En un 20% fallecidos y en un 80% heridos.

4. *¿Debería crearse una normativa específica que regule penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito?*

R. Lamentablemente por la cultura en que vivimos no se aplican las normas porque el Código de Tránsito impone sanciones como sanciones pecuniarias u otro tipo pero no se aplica porque se tiene el concepto de que es una persona pobre no tiene recursos y que imprudentemente ha cruzado la calzada y lamentablemente se ha producido un atropello y el vehículo ha resultado con daños materiales como rotura de parabrisas y se determina que es responsabilidad del peatón pero se estila de que por muchos pagos somos condescendientes.

Y claro que debería imponerse una sanción penal y existe para esto como daño calificado haciendo una pequeña adecuación a la norma pero sin hacer adecuación tendría que hacer porque lamentablemente el boliviano funciona a malas y necesitamos crear una norma que sea más drástica que el mismo Código de Tránsito para regular la circulación de los peatones porque estamos viendo que si bien existen normas no las están cumpliendo.

5. *¿Cuál es el tipo de sanción penal que debería imponerse a estos peatones imprudentes?*

R. Para determinar eso se tendría que hacer un estudio social pero probablemente podría ser días de trabajo que vayan en beneficio del estado, en instituciones públicas y ahí no estamos afectando su patrimonio, no le estamos haciendo pagar algo una multa pero si estamos aplicando una sanción que lo va reflexionar y también va a ser útil para la sociedad.

6. *Usted sabe si en la legislación comparada se penaliza la imprudencia del peatón*

R. Podría hablar de la legislación de México, el Código de Tránsito claramente indica si existiese una inobservancia por parte del peatón este debería ser amonestado verbalmente para que pueda adecuar su conducta a las normas de circulación establecidas en el código porque este es un tema de educación, de cultura y si ellos tienen esa norma establecida es porque asumen que todos van a respetar estas normas de circulación y que serían pocos los que cometan imprudencia esto no ocurre en nuestro país, en otros países no se requiere una norma penal porque tienen una buena educación vial desde niños y cuando ellos están como peatones o como conductores son conscientes de lo que hacen.

Lic. SERGIO IBÁÑEZ
COORDINADOR DE PROYECTOS PREVENTIVOS DEL VICEMINISTERIO
DE SEGURIDAD CIUDADANA

1. ¿Debería crearse una normativa específica que regule penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito?

R. Totalmente yo creo que si porque yo hice unos cursos en Chile y ahí como buen boliviano he cruzado las avenidas así en luz verde y al llegar a la otra acera casi me aprehenden, de no ser que era boliviano hubiera estado en la cárcel. Seguridad vial tiene que ver con conductores y peatones.

2. ¿Cuál es el tipo de sanción penal que debería imponerse a estos peatones imprudentes?

R. Dependiendo del caso, por ejemplo un peatón puede obstruir la normal circulación de las movilidades como los comerciantes que se colocan en la calzada para vender y obstruyen la circulación vehicular y puede causar accidentes de tránsito en los transeúntes.

3. ¿Cómo podría viabilizarse esta propuesta para penalizar la imprudencia del peatón que causa accidentes de tránsito?

R. Primero haciendo un estudio en el hecho cuales son las principales infracciones que incumple un transeúnte pasar luz roja o luz verde u obstruir el tránsito y en función a este estudio establecer de acuerdo a la cantidad de hechos de tránsito establecer ciertas infracciones de menor a mayor si se incumple dos o tres veces con la misma o con peores infracciones se puede hablar de medidas mas drásticas.

4. Usted sabe si en la legislación comparada se penaliza la imprudencia del peatón

R. No sé mucho porque soy psicólogo pero se de la legislación inglesa es bastante entregada uno pasa por donde no debería pasar por ejemplo la vía y es sancionado porque se filma todo hay cámaras de seguridad en todo lado y se manda por correo la multa, lo mismo pasa en Estados Unidos y en algunos lugares de Europa.

ANEXO N° 4

CUESTIONARIO – ENTREVISTA

ABOGADOS

Dr. GROVER ALBERTO ARELLANO
DIRECTOR DE SEMINARIO DE TESIS Y GRADUACIÓN
DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA UPEA

1. *¿Cuáles son los tipos de accidentes de tránsito que causa la imprudencia de los peatones en la ciudad de La Paz?*

R. Considerando que en la actualidad se están suscitando accidentes en área rural y urbana, hay responsabilidad de ambas partes del peatón y conductores. Este seminario se realiza para pretender penalizarse específicamente al peatón.

2. *¿Debería crearse una normativa específica que regule penalmente la imprudencia del peatón para evitar accidentes de tránsito?*

R. Es necesario y fundamental por cuanto ya la ciudadanía ha descuidado y desconoce el aspecto relacionado al código de tránsito hay bastante imprudencia tanto de los peatones y negligencia por los conductores. Este seminario tiende a establecer la responsabilidad del peatón a efectos de que la normativa a crearse, hay un vacío jurídico donde no se penaliza no se sanciona al peatón por cuya razón hay situaciones continuas de los transeúntes no utilizan las pasarelas no utilizan las señalizaciones etc., una vez que se norme y se sancione penalmente va incentivarse a que los ciudadanos tengan mayor cuidado como en todo aspecto como en cualquier hecho ya se considera un caso antijurídico e innegable.

3. *¿Cuál es el tipo de sanción penal que debería imponerse a estos peatones imprudentes?*

R. Como es un caso bastante delicado y relevancia jurídica importante en ese entendido es que por la imprudencia del peatón pueden causarse trágicos accidentes por cuya razón la pena debería ser no solamente un arresto ni una sanción pecuniaria o económica, sino debería imponerse una sanción penal con reclusión que incluiría de uno a cinco años a efecto de que la ciudadanía se concientice y de alguna manera ya pueda encaminarse dentro de lo que establece la norma.

5. *¿De qué manera esta normativa podría dar cumplimiento a los principios constitucionales?*

R. Consideramos de que el bien jurídico protegido es la vida y desde este principio partimos de que se debe cuidar celosamente ese bien jurídico protegido e incentivar a través de la norma a través de la regularización de la sanción y abarque este ámbito y se extienda a otros actos ilegales que los ciudadanos incurren por ejemplo vemos continuamente hay bastantes peatones que desconocen si existe un código de tránsito si existe un reglamento de esta manera vamos incentivar desde la creativa de esta norma proteger este bien jurídico que esta establecido en la constitución.

6. *¿Cómo podría viabilizarse esta propuesta para penalizar la imprudencia del peatón que causa accidentes de tránsito?*

R. Una ley independiente que no esté subordinada a ningún otro tipo de normativa como existe el código de tránsito, o la ley de la calzada.

7. *Usted sabe si en la legislación comparada se penaliza la imprudencia del peatón*

R. Es muy leve la sanción no está penalizada hay simplemente sanciones arrestos, el código penal vigente penaliza con una sanción bastante leve incluso los accidentes de tránsito ocasionados por conductores pero si analizamos y profundizamos el código penal no establece la sanción contra el peatón.