

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS



TESIS DE GRADO

**“LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL
DEL PEATON EN LOS ACCIDENTES
DE TRANSITO”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
LICENCIATURA EN DERECHO**

POSTULANTE: Julio William Cordero Alborta
TUTOR: Dr. Gustavo Camacho Perez

LA PAZ – BOLIVIA

2013

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación va dedicado con mucho cariño a mis señores padres, mi querida esposa, hijos, hermanos, tíos quienes siempre me brindaron su apoyo para llegar a mis objetivos de vida.

Agradecimiento

- *A la conclusión del presente trabajo de investigación, quiero agradecer a Dios todo poderoso, por su bendición y fortaleza que me brindo desde el primer día de mi existencia.*

- *A mis adorados padres, por su eterno amor y sus sabios consejos, su apoyo incondicional, por la vida que me dieron.*

- *A todas las personas e instituciones que me prestaron su cooperación desinteresada para elaborar la presente tesis.*

- *Mi especial agradecimiento al **Dr. Gustavo Camacho Pérez**, por su orientación y dirección en la elaboración de la presente Tesis de Grado, así como a todos los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Mayor de San Andrés, alma mater en la formación de los profesionales del derecho que contribuyen al desarrollo de nuestro país.*

RESUMEN ABSTRACT

Con el presente trabajo de investigación “Responsabilidad Civil y Penal del peatón en los accidentes de tránsito, intentamos hacer notar a la sociedad y a nuestros gobernantes que los peatones también son responsables de los accidentes de tránsito y por este hecho no son sancionados.

Por este motivo es importante tener muy claro el concepto de accidente de tránsito, la clasificación de estos y los elementos que intervienen en un accidente como causa de los mismos, además que es preciso medir el impacto económico y social de los accidentes de tránsito y sobre todo la responsabilidad del causante, en este caso del peatón, mecánicos, importadores de vehículos y otros.

En la presente tesis también consideramos los aspectos legales que tienen que ver con la problemática, como ser la Constitución Política del Estado, Código Penal, Código y Reglamento de Tránsito.

Asimismo, es de suma importancia contar con datos estadísticos respecto a los accidentes de tránsito, específicamente donde estén involucrados peatones, ya que estos datos muestran de manera real y contundente las causas de los accidentes de tránsito en nuestro medio; de igual manera es de vital importancia realizar el trabajo de campo correspondiente, (Encuestas – Entrevistas) sobre este tópico, ya que con el sondeo de la opinión pública podemos llegar a establecer los parámetros para establecer la “Responsabilidad Civil y Penal del peatón en los accidentes de tránsito”.

Todo esto se hará con el único fin formular una propuesta realista para incorporar en el Código Penal Boliviano elementos que mejoren la legislación penal al respecto.

Por otra parte es importante que nuestra propuesta alcance al Código de Tránsito y su Reglamento para poder implementar una normativa actual, haciéndola más científica y por sobre todo más completa, pues debe tomar en cuenta todos los aspectos que rodean y causan los accidentes de tránsito.

“LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL DEL PEATON EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO”

Dedicatoria.....	
Agradecimiento	
Resumen Abstrac	
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	1
1. ENUNCIADO DEL TEMA DE LA TESIS.....	2
2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA	3
3. PROBLEMATIZACION	3
4. DELIMITACION DEL TEMA DE INVESTIGACION	3
4.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA	3
4.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL	4
4.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	4
4.4. FUNDAMENTACION E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION.....	4
5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	6
5.1. OBJETIVO GENERAL	6
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.	6
6. MARCO DE REFERENCIA	7
6.1. MARCO TEORICO	7
7. HIPÓTESIS DEL TRABAJO DE INVESTIGACION.....	10
7.1. VARIABLES DE LA INVESTIGACION	11
7.1.1. Variable Independiente.....	11
7.1.2. Variable Dependiente.	11
7.1.3. Nexo Lógico.	11
7.1.4. Unidades de análisis.....	11
8. METODOS Y TECNICAS A UTILIZAR EN LA INVESTIGACION.....	11
8.1. MÉTODOS GENERALES.....	12
8.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS	12
9. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN	12
INTRODUCCION	13
CAPÍTULO I	
MARCO HISTÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN	15
1.1. ANTECEDENTES REMOTOS	15

1.1.1. Grecia.....	15
1.1.2. China.....	16
1.1.3. Roma.....	16
1.1.4. Inglaterra y Francia.....	17
1.1.5. España.....	17
1.1.6. Alemania.....	17
1.1.7. Estados Unidos.....	18
1.2. CRONOLOGIA DE LA EVOLUCION DE LOS VEHICULOS DURANTE EL SIGLO XX.....	18
1.3. ANTECEDENTES HISTORICOS DE ACCIDENTES TRANSITO EN BOLIVIA.....	18

CAPITULO II

MARCO CONCEPTUAL	23
2.1. CONCEPTO DE ACCIDENTE.....	23
2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	24
2.2.1. Clasificación en el Código Nacional de Transito.....	24
2.2.1.1. <i>Accidentes Dolosos</i>	24
2.2.1.2. <i>Accidentes Culposos</i>	24
2.2.1.3. <i>Accidentes Fortuitos</i>	25
2.2.2. Clasificación de Acuerdo a Criterios Normales por su Situación.....	25
2.2.3. Por el número de Vehículos Implicados.....	25
2.2.4. Por el modo en que se Producen:.....	26
2.3. ELEMENTOS DEL ACCIDENTE.....	27
2.3.1. La Vía.....	23
2.3.2. El Vehículo.....	23
2.3.3. El Factor Humano.....	23
2.3.4. El Medio Ambiente.....	23
2.4. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	28
2.4.1. Definición de Causa.....	29
2.4.2. Clasificación de las Causas de los Accidentes de Tránsito.....	29
2.4.3. Desde el punto de Vista de la Investigación de Los Accidentes.....	29
2.5. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS ACCIDENTES.....	30
2.5.1. Impacto Económico.....	31
2.5.2. Impacto Social.....	33
2.6. RESPONSABILIDADES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	34
2.6.1. Responsabilidad Penal.....	34
2.6.2. Responsabilidad Del Peatón.....	35

2.6.3. Concepto de Peatón.....	35
2.6.4. Comportamiento de los Peatones en Las Vías.....	36
2.7. TIPO DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES.....	39
2.8. CAUSAS DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES	41
2.8.1. Negligencia	41
2.8.2. Imprudencia	41
2.8.3. Inobservancia A Las Normas De Tránsito	42
2.8.4. Perfil Psicológico del Peatón Imprudente	42
2.9. ALGUNAS CONDICIONES DE RIESGO DEL PEATÓN EN LAS VÍAS	44
2.9.1 Alcohol	44
2.9.2. Fármacos	45
2.9.3. Tensión	45
2.9.4. Cuando el Peatón Causante de un Accidente se da a la Fuga.....	46
CAPITULO III	
MARCO JURIDICO	52
LEGISLACION NACIONAL Y COMPARADA SOBRE LA MATERIA	52
3.1. LEGISLACION NACIONAL	52
3.2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	53
3.3. CÓDIGO PENAL.....	54
3.4. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA BOLIVIANA.....	57
3.5. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO	57
3.6. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO	60
3.7. CÓDIGO CIVIL.....	65
3.8. CÓDIGO NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE.....	66
3.9. DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS.	67
3.10. LEGISLACION COMPARADA	67
3.10.1. Legislación de La República Argentina.....	67
3.10.2. Legislación de la República del Perú	67
3.10.3. Legislación de la República de Colombia	70
3.10.4. Legislación de la República de Chile	70
3.11. SIMILITUDES Y DIFERENCIAS ENTRE LAS LEGISLACIONES PENALES DEL PERU, ARGENTINA, CHILE Y COLOMBIA CON NUESTRA LEGISLACION PENAL.	72
CAPÍTULO IV.	
MARCO PRÁCTICO	73
DEMOSTRACION DE LA HIPOTESIS	73

4.1. INTRODUCCIÓN	73
4.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL	74
4.3. ENCUESTAS	76
4.4. ENCUESTA A CONDUCTORES	77
4.5. ENCUESTA A PEATONES	79
4.6. ENCUESTA A INVESTIGADORES.....	80
4.7. ENCUESTA A CONDUCTORES	83
4.8. ENCUESTA PEATONES.....	85
4.9. ENCUESTA A INVESTIGADORES DE LA DIVISION DE ACCIDENTES DE TRANSITO.....	86
 CAPITULO V	
CASUÍSTICA SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO _____	88
5.1. FUNDAMENTACION PRÁCTICA	88
5.2. CASUISTICA DE ACCIDENTES DE TRANSITO DONDE SE ENCUENTRAN IN- VOLUCRADOS PEATONES.....	88
 CAPITULO VI	
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES _____	94
6.1. CONCLUSIONES	94
6.2. RECOMENDACIONES.....	96
PROPUESTA DE LEY	98
ANTECEDENTES.....	98
EXPOSICION DE MOTIVOS.....	98
ANTEPROYECTO DE LEY	99
BIBLIOGRAFIA	103
ANEXOS	

DISEÑO DE LA INVESTIGACION

1. ENUNCIADO DEL TEMA DE LA TESIS

“LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL DEL PEATON EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO”

El presente trabajo de investigación referido a la responsabilidad civil y penal del peatón en los accidentes de tránsito está basado en tres partes.

- 1) Análisis del material obtenido en la investigación referida a la Historia, legislación nacional y legislación comparada.
- 2) Parte técnica sobre las investigaciones de los accidentes de tránsito, elementos constitutivos del hecho, causas atribuibles a los conductores, análisis de la información estadística, encuestas y entrevistas; parte experimental o de observación.
- 3) Generalidades de la verdadera responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito.

El propósito del presente trabajo de investigación es establecer la responsabilidad civil o penal del peatón en los accidentes de tránsito, con la finalidad de concientizar al usuario de la vía pública para que este tenga una verdadera educación vial y que poco a poco se haga una cultura dentro de nuestra sociedad boliviana, y así podamos evitar muchos accidentes y por ende salvar muchas vidas, y que cuando ocurra algún accidente de tránsito donde este involucrado un peatón, se establezca la responsabilidad del mismo para que asuma las consecuencias y pueda ser así que se siente precedente y podamos evitar muchos hechos de tránsito.

2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA

Los alarmantes datos estadísticos sobre Accidentes de Tránsito, de los cuales se tiene como resultado pérdidas de vidas humanas, lesiones personales y daños materiales de considerable cuantía, hace que la poca eficiencia e importancia en la Investigación, de aquellos operadores de justicia que tienen a su cargo este cometido que son los funcionarios policiales a cargo de la investigación de accidentes de Tránsito, Ministerio Público y los Tribunales de Justicia, inducen a elaborar el presente proyecto con el afán de aplicar métodos y técnicas más objetivas para el esclarecimiento de los accidentes, mismos tal vez teóricamente conocidos pero no aplicados prolijamente en su integridad, aspecto demostrado con la revisión de cuadernos de investigación sobre Accidentes de Tránsito, que nos demuestran que en un muy alto porcentaje no toma en cuenta elementos técnicos empleados conjuntamente al correcto análisis del problema, podrían determinar de manera inequívoca el porcentaje real de responsabilidad o culpabilidad de los involucrados o protagonistas de un determinado accidente de tránsito.

Observamos también la inexistencia de equidad en la importancia concedida a la investigación de delitos comunes con relación a la investigación de Accidentes de Tránsito ya que estadísticamente demuestran categóricamente que los hechos de tránsito causan más pérdidas humanas y económicas en relación a otros delitos comunes.

Con la investigación real de un accidente de tránsito se buscan y analizan las causas originarias del accidente con una doble finalidad, la primera para que los operadores de justicia determinen al culpable y el grado de responsabilidad del mismo, la segunda para que adopten medidas preventivas convenientes a fin de evitar la repetición de los accidentes o conseguir la disminución de los mismos y sus respectivas consecuencias.

3. PROBLEMATIZACION

El notable aumento del parque automotor y la gran diversificación de las actividades humanas que hacen uso del vehículo motorizado, han producido un desmedido incremento de los índices de accidentes en nuestros caminos, carreteras y las vías urbanas.

La responsabilidad Civil y Penal del peatón en Accidentes de Tránsito será de acuerdo a la participación en el hecho de tránsito.

Esta grave situación que se ha descrito en muchas ocasiones en términos de cifras estadísticas que involucran choques, vuelcos, embarrancamientos, atropellos, colisiones, etc. junto a una relación numérica de muertos, lesionados y pérdidas económicas, situación por la que merece determinar operaciones investigativas que sean capaces de conocer las verdaderas causas de los accidentes de tránsito y determinar las medidas correctivas que se estimen necesarias y establecer verdaderas responsabilidades a los protagonistas de estos sucesos de tránsito, en este caso que nos lleva este trabajo cual la responsabilidad del peatón ya sea en lo civil y penal.

4. DELIMITACION DEL TEMA DE INVESTIGACION

La delimitación permitirá establecer los límites, el alcance y los recursos establecidos en lo siguiente.

4.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA

El tema de investigación “LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL DE LOS PEATONES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO”, se tratara dentro los límites que corresponden al Código Penal y Código Nacional de Tránsito.

La investigación y su problematización será enfocada desde el punto de vista jurídico penal, para determinar la verdadera responsabilidad y rol protagónico del peatón en los accidentes de tránsito.

4.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

En cuanto al tiempo la investigación se circunscribirá en el primer semestre de la gestión 2011, ya que en este periodo se conoce información sobre los accidentes de tránsito.

4.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL

El presente trabajo de investigación, en cuanto al espacio se desarrollara en el territorio nacional y como modelo de investigación se circunscribirá a la ciudad de La Paz, contando con un buen número de accidentes de tránsito.

4.4. FUNDAMENTACION E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACION

Es importante saber que la mayoría de los factores o causas de los accidentes se deben a fallas humanas, es por eso muy importante el trabajo de la Policía, Ministerio Público y Poder Judicial para establecer las sanciones que correspondan a los protagonistas de un accidente de tránsito.

A su vez cuando sucede un accidente generalmente existe una conducta culposa y por lo tanto punible, es aquí el trabajo de los investigadores de la División Accidentes de Tránsito, para determinar culpabilidades o responsabilidades. Por lo tanto la finalidad es establecer técnicas y métodos de investigación de Accidentes de Tránsito para tonificar las investigaciones, para demostrar técnicamente con eficiencia y claridad ante la autoridad competente y para que los operadores de justicia puedan establecer las sanciones y determinar las responsabilidades dentro el marco de la equidad a los protagonistas de un accidente de tránsito.

Los problemas que surgen en la determinación de responsabilidades de los protagonistas de un accidente de tránsito no son causados por caprichos o parcialización de parte de los operadores de justicia, si no que surge desde la

etapa misma de la investigación del accidente de tránsito ya sea por la acción, omisión, negligencia o falta de recursos materiales para el cumplimiento efectivo del trabajo de los investigadores dependientes de la División Investigaciones de Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito.

Los accidentes de tránsito son fenómenos propios de la circulación vial y la era de motorización que es constante y dinámica por sus resultados es una preocupación de carácter social ya que las estadísticas nos muestra considerable número de muertos y heridos por lo tanto debe ser una preocupación para los operadores de justicia el imponer las sanciones correspondientes a los protagonistas de estos sucesos trágicos.

Nunca se sabe a priori que hay tras un accidente de tránsito. No son pocos quienes se aprovechan de la luctuosa cifra de accidentes para ocultar sucias intenciones. Por otra parte ante un accidente de tránsito todos los implicados o protagonistas creen poseer la única y verdadera razón.

Por lo tanto los investigadores de tránsito como técnicos en la materia no deben dejarse engañar deben poseer los conocimientos necesarios para averiguar y probar la auténtica evolución de los accidentes de tránsito.

Los peatones y los conductores en su condición de usuarios de la vía pública desconocen las normas de tránsito, ignoran el contenido de la Ley No. 3988 Código y Reglamento de Tránsito, siendo esta una de las principales causas de los accidentes de tránsito.

Con la aplicación de métodos y técnicas de Investigación mejorará la administración de justicia ya que ese conocimiento de los operadores de justicia hará prevalecer los principios de justicia y equidad en los hechos.

5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

La investigación se orienta a la consecución de las siguientes finalidades

5.1. OBJETIVO GENERAL

- Determinar la responsabilidad civil y penal del peatón en los accidentes de tránsito, esto con el fin de establecer exactamente la participación del peatón, ya que esta puede ser producido por inobservancia a las normas de tránsito, imprudencia y/o falta de educación vial en la utilización de los pasos de peatón, respetar los semáforos y el uso correcto de las aceras.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Demostrar estadísticamente que el conductor es la primera causa de accidentes tránsito en nuestro medio.
- Demostrar Estadísticamente que el peatón es la segunda causa de accidentes de tránsito, después del conductor.
- Se establecerá que los conductores y el peatón son la causa de riesgo en las vías públicas, por su comportamiento irrespetuoso a las normas de tránsito, inobservancia a la señalización, desacato a las directivas de las autoridades de tránsito, circulación desordenada e indisciplinada en las vías, etc.
- Se comprobará que existe una imperiosa necesidad de que, el Estado a través de sus diferentes organismos adopte políticas preventivas contra los accidentes de tránsito, que de manera continua incrementa su índice de accidentes de tránsito y sus consecuencias lamentables.

6. MARCO DE REFERENCIA

6.1. MARCO TEORICO

El Marco Teórico se basará en las teorías de la Política Criminal, que es el conjunto de medidas de hecho y de derecho, para prevenir y reprimir el delito, que fueron delineadas y establecidas por el eximio tratadista alemán **Franz Von List**, uno de los mayores penalistas germanos de todos los tiempos. Su posición, teóricamente sólida y sumamente apta para la práctica ha sido seguida en lo esencial por numerosos autores dentro y fuera de Alemania.

Dentro de sus principales fundamentos teóricos, figura su carácter esencialmente preventivo que pone su óptica en el futuro.

También se basará en el positivismo jurídico de **Augusto Comte**, fundador de la Filosofía Positivista, matemático y filósofo francés. El positivismo se presenta a mediados del siglo XIX con el florecimiento de un cierto tipo de mentalidad que rechaza las especulaciones aprioristas y metafísicas y pone énfasis en los datos de la realidad empírica. Asimismo, Comte, fundó una nueva ciencia la SOCIOLOGIA, basada en la observación empírica de la realidad social.

El positivismo se divide en dos grandes ramas: el positivismo analítico y el positivismo sociológico. Ambas formas de positivismo eliminan de la filosofía jurídica las especulaciones metafísicas y filosóficas y se limitan a la exploración científica del mundo empírico, del comportamiento del Derecho en la sociedad.

El positivismo sociológico trata de investigar, analizar y conocer las varias fuerzas o factores sociales que ejercen una influencia en el desarrollo del derecho. Analiza sobre todo los factores que producen el Derecho, tuvo un gran desarrollo en los Estados Unidos, con los trabajos de Roscoe Pound, quien niega el derecho natural y sostiene que el Derecho cambia, como cambian las condiciones sociales a las que se debe su existencia.

El hombre moderno se siente, sobre todo en los grandes centros urbanos, gravemente presionado en sus actividades y devenir cotidiano debido al alto desarrollo tecnológico al que se ha llegado, especialmente con una de sus invenciones, de las de mayor trascendencia, como es el automotor, y los problemas que se originan en el tránsito por su causa. También compete analizar la organización que se requiere, desde el momento en que automotores y transeúntes deben compartir ese mismo espacio físico, las calles.

Problema este al cual se suman diversos factores que influyen negativamente como, por ejemplo; la mala o inexistente planificación vial, mala condición de las calzadas, baches, deficiencias de iluminación y señalización; la falta de capacidad de muchos conductores, no aptos para el manejo, que sin embargo circulan por las calles, y la vergonzante carencia de educación y aun falta de respeto que se manifiesta por el peatón, mezclado con una sensación de superioridad del conductor del automóvil y actitud de prepotencia frente a aquel.

Pero la situación que se vive es apremiante, sobre todo en ciertas ciudades del país, altamente poblada, donde se concentran gran cantidad de actividades comerciales, laborales, de recreación, etc., cuyo ejemplo extremo lo constituye la Ciudad de La Paz. La cantidad de dificultades y trastornos que el tráfico sobreabundante ocasiona, lo conocemos, lo vivimos y los sufrimos cotidianamente tanto peatones como automovilistas. Actualmente se han imple-

mentado medidas con el fin de restringir la entrada y circulación algunos automotores en el macro centro capitalino (la denominada “restricción vehicular de entrada al centro de la ciudad”).

El punto central de la cuestión es que pareciera que las calles pertenecen a los peatones, únicos dueños de usar, y aun abusar, de ellas, se olvida de ese modo que los vehículos también deben utilizarlas para movilizarse, pues no tiene otra alternativa.

La mayor parte de las vías de circulación deben compartirlas (excepción hecha de las autopistas y las calles peatonales que en comparación del total de caminos compartidos son escasas); también debe tenerse en cuenta que en realidad los peatones estaban primero que la nuestra es una sociedad conformada por personas y no por maquinas, ello no significa ir en contra del automóvil, puesto que es innegable el progreso y los beneficios que aporta a la comunidad, pero si significa que es preciso trata de un enfrentamiento por demás inútil, entre autos y peatones, con mayor razón si tomamos conciencia de que todos podemos ser en cierto momento, conductores y en otros peatones. Se trata de ser racionales al compatibilizar los derechos de unos y otros.

La tesis sobre la responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito y el programa de seguridad vial, tiene la finalidad de prevenir los accidentes de tránsito y se encuadra dentro de esta teoría, por cuanto existe una enorme necesidad de modificar la producción ascendente de accidentes de tránsito, accidentes que en la actualidad son una realidad social, una enfermedad social que causa la muerte de centenares de personas y lesiones graves muchas veces irreversibles, que nos obliga a todos especialmente a los legisla-

dores a crear o implementar nuevas normas que nos permitan reducir los accidentes de tránsito.

Por otra parte, para poder acceder a las estadísticas y a los hechos de tránsito necesariamente debemos introducirnos al Organismo Operativo de Tránsito, División Accidentes de Tránsito, para poder contar con esta información, e involucrarnos y poder encontrar las soluciones, como llegaron a concluir las investigaciones, que se llegó a determinar con relación a la responsabilidad, generalmente una mayoría de los accidentes concluyen con la responsabilidad del conductor y una u otra forma, pero un mínimo se asigna como responsable al peatón.

7. HIPÓTESIS DEL TRABAJO DE INVESTIGACION

<p>Con el apoyo de una investigación Técnica Científica y Legal; se determinará de manera óptima la responsabilidad civil y penal del peatón en los accidentes de tránsito.</p>

7.1. VARIABLES DE LA INVESTIGACION

7.1.1. Variable Independiente.

Establecer la responsabilidad civil y penal del peatón en los accidentes de tránsito.

7.1.2. Variable Dependiente.

Permitirá determinar la participación y responsabilidad del peatón y terceras personas involucradas en los accidentes de tránsito.

7.1.3. Nexo Lógico.

Determinar

7.1.4. Unidades de análisis

- Inexistencia de reglamentación específica
- Responsabilidad del peatón en los accidentes
- Víctimas de accidentes de tránsito
- Fundamentación jurídica para peatones, pasajeros y conductores

8. METODOS Y TECNICAS A UTILIZAR EN LA INVESTIGACION

De acuerdo a las características y los objetivos de la investigación se han utilizado los siguientes métodos:

8.1. MÉTODOS GENERALES

Método analítico: Este método permitirá hacer un análisis para encontrar el sentido y alcance de este trabajo con relación a la responsabilidad civil y penal que asume el peatón en los accidentes tránsito

8.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS

Método teleológico: Permite encontrar el interés jurídicamente protegido y a partir de esto establecer la naturaleza socio jurídica.

Método normativo: Permitirá recurrir a las diferentes disposiciones legales a través de las normas en la perspectiva de comprender su importancia.

9. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

El proceso de investigación utilizara determinados instrumentos técnicos, teóricos y prácticos que posibiliten la acumulación de datos, en perspectiva de lograr un eficiente trabajo investigativo entre los cuales podemos mencionar a la encuesta, la entrevista los muestreos y los soportes estadísticos.

La opción pública y la comunicación social, proporcionan datos, hechos cifras, que son reflejo de la realidad actual y material muy importantes, que nos aproximan con mayor exactitud a lo que acontece en los órganos de administración de justicia en nuestro país, con referencia a la supervisión penitenciaria. Por todo esto debe realizarse el trabajo de campo correspondiente.

INTRODUCCION

No cabe duda acerca de que circular por las vías o los lugares públicos lleva implícito un riesgo más o menos grave para quienes realizan dicho acto, que deriva en un accidente de tránsito, que es todo siniestro ocurrido en la vía pública originada o provocada por personas o por cosas tanto animadas como inanimadas, especialmente vehículos y peatones.

Los antecedentes se remontan al riesgo que era insignificante cuando el hombre no disponía de otro medio de locomoción que sus propias piernas, este riesgo fue aumentando rápidamente a medida que el progreso proporcionaba otros medios de transporte, semoviente o mecanizado.

Puede decirse que del siglo XIX (Siglo de los grandes inventos, entre ellos el vehículo motorizado) a esta parte, sobre todo con el empleo del ferrocarril, del tranvía y del automóvil, el riesgo que representa el tránsito ha adquirido proporciones alarmantes, hasta el punto de que en nuestros días, la circulación urbana y la rural constituye un gran problema, principalmente derivado de los elevados índices de crecimiento y gravedad de los accidentes que produce.

Con ellos se ocasionan una verdadera preocupación social, se ve la necesidad de buscar remedios para contrarrestar los efectos de la circulación vial de vehículos y peatones, que lógicamente se realizan en base a sus consecuencias, basados en la responsabilidad derivada de la culpa o de la negligencia.

Al respecto el principal objetivo de la presente tesis, es establecer la responsabilidad civil y penal del peatón en los accidentes de tránsito, la negligencia o la inobservancia de las normas por parte de los conductores, propietarios

de los motorizados, empresas de transporte y peatones que son causantes de accidentes de tránsito.

Para el efecto, en la presente Tesis hacemos un análisis de lo que son los accidentes de tránsito, sus causas, tipos y clases de accidentes; además, hacemos un análisis de las responsabilidades que emergen de los accidentes, puntualizando la responsabilidad penal y civil del conductor, el peatón, los propietarios, gerentes o administradores de empresas de transportes y otros.

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. ANTECEDENTES REMOTOS¹

Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar personas u objetos de una manera más fácil, rápida y cómoda.

Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos, los primeros vehículos eran por tracción humana o animal.

1.1.1. Grecia²

A medida de que se iba masificando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica “Edipo Rey”, escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cual, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esas época el tema de la violencias e el trafico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.

¹Hernández, Historia Universal. Siglo XXI. Buenos Aires. 1978.

²Hernández, Historia Universal. Siglo XXI. Buenos Aires. 1978.

1.1.2. China

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes.

Por esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de los que hoy se conoce como escuelas de conductores.

1.1.3. Roma

Los romanos por su parte, construyeron una red viaria de 150.000 Km para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red, fue necesario diseñar un código de señales de tráfico, una de las señales que hoy se conoce como "Pare", claro que en este caso era bastante diferente a lo que conocemos, esta señal estaba representada por el Dios Hermes con el brazo levantado. En cuanto al problema de derecho de paso en un cruce, los romanos optaron por darle el derecho de paso al vehículo de mayor rango y al conductor de mayor edad. Claro está que esto género más de una discusión.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema de tránsito, debido a que ya habían surgido algunos casos de atropellos en las calles de la antigua Roma. Se crearon zonas peatonales, en las cuales se permitía el tránsito solo de peatones, y el tráfico de vehículos quedaba restringido solo para las horas de la noche. Esta medida no era muy amistosa desde el punto de vista de los vecinos que querían dormir.

En el año 1.300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la derecha.

1.1.4. Inglaterra y Francia

Hoy en día solo en Inglaterra se circula por la izquierda, resulta que cinco siglos después que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambio el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

1.1.5. España

A medida que iban pasando los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel la Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones. En el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomuniación mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el transito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circulan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

1.1.6. Alemania

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseño en Alemania en el año 1.892. Esta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provoco el pánico de los viajeros.

1.1.7. Estados Unidos

Finalmente con el fin de hacer notar la problemática actual asociada a los accidentes de tránsito, se puede mencionar que en el año 1.889 se produjo en Estados Unidos un solo muerto debido a un accidente de tránsito, mientras que en los últimos 25 años, han fallecido por esta misma causa, en ese mismo país más personas que en la Guerra de Corea, la de Vietnam y las dos guerras mundiales juntas.

1.2. CRONOLOGIA DE LA EVOLUCION DE LOS VEHICULOS DURANTE EL SIGLO XX³

El 29 de enero del año 1886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos, en Berlín, el Sr. Benz, patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.

En las primeras décadas, estos vehículos seguirán siendo simples carruajes, pero ahora con un motor que realizaba el trabajo de moverlo. Debido a este futurista invento, los vehículos eran capaces de desarrollar velocidades cada vez más altas, por lo que fue indispensable comenzar a pensar en la idea de desarrollar elementos de seguridad para evitar accidentes. Desde mediados del siglo XX, la investigación tecnológica viene aportando nuevas y efectivas soluciones para satisfacer la demanda de seguridad de los usuarios.

1.3. ANTECEDENTES HISTORICOS DE ACCIDENTES TRANSITO EN BOLIVIA

En el pasado, debido a la vida sencilla de nuestras ciudades donde la circulación se limitaba a los peatones, acémilas y vehículos a tracción, no hubo necesidad de crear un servicio de la naturaleza de Tránsito, si bien no se tiene fecha exacta del nacimiento de Tránsito por no existir constancia alguna

³ Dangel. Historia de los Automóviles disponible en: www.dangels_automoviles/http

sin embargo ya en la ley reglamentaria de la policía del año 1886, se consignaba ciertas disposiciones para mantener libres de obstáculos las vías públicas y en el año 1916 en la ciudad de La Paz se creó una repartición dependiente de la municipalidad para regular el movimiento de coches, carreteras, jinetes y peatones.

Con la llegada a la ciudad de La Paz – Bolivia del primer automóvil importado por Dn. Arturo Posnasky en el año 1903 y otros posteriores (1), queda marcada la era de transporte en Bolivia, siendo un sustituto muy importante de la antigua modalidad de transporte de pasajeros y vehículos, se quiere decir que reemplaza los carretones y diligencias interprovinciales e interdepartamentales, que no representaba prácticamente ningún problema de tráfico, por consiguiente no se consideraba necesaria que los conductores tuvieron que cumplir ciertas exigencias o requisitos.

El año 1916 cuando aparecieron en la ciudad de La Paz problemas relacionados con la regularización del movimiento de coches, carreteras, carretones, jinetes, bestias y peatones; se creó una repartición dependiente del concejo Municipal y más propiamente de la Intendencia Municipal.

El año 1926, con el creciente incremento de los vehículos motorizados y los de tracción de sangre existentes, cobro vigor este importante servicio policial, pasando a depender de la Policía de Seguridad y Prefecturas hasta el año 1940, en que las oficinas de Transito pasan a ocupar las dependencias ubicadas en la Av. Mariscal Santa Cruz, definiéndose como Dirección Departamental de Transito, vistiendo sus funcionarios el uniforme verde olivo hasta el estallido de la revolución del año 1946.

En 1938 se crea el Automóvil Club Boliviano, institución que se encargó en ese entonces de coadyuvar con el Organismo Operativo de Transito, en lo

referente a instrucciones en la conducción de vehículos motorizados y enseñanza de normas de circulación.

El 11 de octubre de 1939 durante el gobierno del Gral. Carlos Quintanilla se aprueba provisionalmente el primer Reglamento General de Transito, elaborado por el primer Congreso de Jefes de Tránsito presidido por J. Víctor Centellas M. , realizado en la ciudad de Sucre, que consta de 29 capítulos y 259 artículos. La aprobación tiene carácter provisional de un año desde la fecha de la firma y quien previa modificaciones que aconseje la experiencia, se procederá a su adopción definitiva , entre las disposiciones más importantes en materia de prevención de accidentes se tiene una serie de normas de circulación y la presentación obligatoria anual ante las Direcciones de Transito, de un certificado médico por el que conste que no sufre enfermedad contagiosa alguna; que la revisión y oídos funcionen normalmente y que carece de enfermedad nerviosa.

Entre los años 1940-1942 el servicio de control de Transito paso a depender de las brigadas de carabineros para los que se organizaron Batallones y Escuadrones.

En fecha 25 de octubre de 1951, durante el gobierno del Gral. Hugo Ballivian Rojas, se aprueba La Ley Orgánica de Transito, mediante Decreto Ley No 2851, cuyo contenido legal no estima ninguna norma sobre prevención de accidentes. Asimismo, en la misma fecha 25 de octubre de 1951 El Reglamento general de transito de 1939, doce años después sobrepasando el termino provisional de un año, es elevado al rango de ley.

En fecha 30 de marzo de 1962, simultáneamente se aprueban los Decretos Supremos Nros. 06043 y 06044, el primero sanciona infracciones y el se-

gundo regula el derecho de cobros por exámenes, matriculas, derecho propietario y autorizaciones.

Después de la revolución de 1964, al dictarse el Decreto Supremo de 29 de junio de 1965 que crea el Comando General de Policías y el servicio Nacional de Transito pasa a depender del mismo.

El año 1965, es integrado a la Policía Nacional, instituyéndose el 8 de junio como el día del Policía de Tránsito, definiéndose finalmente por la Ley Orgánica del 8 de abril de 1985 como Organismo Operativo de Transito.

Por otra parte en la Constitución Política del estado de 1967, por primera vez en toda su historia el servicio Nacional de Transito es consignado como Organismo Policiario dependiente de la nueva Policía Nacional.

El Código Nacional de Transito de 16 de febrero de 1973 aprobado mediante Decreto Ley No 10135 en el Gobierno de Hugo Banzer Suarez, registra entre sus puntos más importantes, la modalidad de extensión de licencias de conducir que tienen una vigencia temporal de 5 años, licencias que reemplazan a los Brevetes, este documento tenía el carácter vitalicio; además, establece requisitos específicos que debe cumplir cada postulante, antes de ser sometido a exámenes; asimismo, queda establecido que el conductor tiene derecho a participar de los beneficios de la institución y actualización técnico profesional que impartan las autoridades de Transito.

El Reglamento de Código Nacional de Transito de 8 de junio de 1978, fue aprobado mediante Resolución Suprema No 187444, con un contenido escaso sobre prevención de accidentes.

En 1989 se crea la Escuela de Conductores del Organismo Operativo de Transito de la ciudad de La paz, con el objetivo de instruir e impartir conoci-

mientos sobre Educación Vial, Normas de Circulación, Señalización y otros. Con el mismo objetivo, el año 2001 se crea la escuela de Conductores de la ciudad de El Alto.

En el ámbito internacional, en cuanto se refiere a Prevención de Accidentes, no tuvo mucho realce, salvo algunos congresos a los cuales asistió Bolivia; así en 1929 el segundo Congreso Panamericano de Carreteras, realizado en Brasil.

En 1949 la Organización de las Naciones Unidas celebró una Conferencia de Transporte Vial en Ginebra, Suiza y aprobó un protocolo para señalización de tránsito.

En el XI Congreso Panamericano de carreteras reunido en Quito Ecuador, en junio de 1971, se aprobó el Manual Interamericano de dispositivos para el Control de Tránsito en calles y carreteras.

CAPITULO II

MARCO CONCEPTUAL

2.1. CONCEPTO DE ACCIDENTE

Siendo los accidentes de tránsito, un tema universal y de todos los tiempos desde que se inventó el automóvil, la conceptualización es variada; sin embargo, los elementos de la conceptualización siempre están enmarcados a factores como es el suceso o evento, la involuntariedad del protagonista y los daños a las personas o cosas, debemos observar que dentro los factores no puntualiza si los protagonistas son conductores, peatones, pasajeros u otros del factor humano, lo que implica dentro de nuestro trabajo, que los siguientes conceptos, son también válidos para los peatones, exponemos los siguientes:

- "Accidentes son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas"⁴
- "Accidente, suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas"⁵

"Accidente de tránsito se define como un hecho no intencional que tiene su origen en la intervención de un vehículo automotor, esto es, un medio de transporte de personas o cosas, dotado de ruedas (rodado) y tiene tracción mecánica, el que durante la circulación ocasiona daños a otras personas — peatones, pasajeros, conductores, acompañantes, etc., o a cosas (otros vehículos, estén o no en movimiento, animales, barreras de un paso a nivel, etcétera) o a objetos estáticos (frente de un edificio, columnas de alumbrado, árboles, etcétera).⁶

⁴ Código Nacional de Tránsito, art. 152

⁵ Ídem

⁶ Arean, Beatriz A. Juicio por Accidentes de Tránsito I, Pág. 48

"Accidente de tráfico, suceso que reúne las siguientes circunstancias: que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen; que a causa del mismo, una o varias personas resulten muertas o heridas o se produzcan daños materiales; y que al menos un vehículo en movimiento esté implicado".⁷

2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Existen varias clasificaciones sobre los accidentes de tránsito, según sea un criterio legal o el fin para el que se utilicen y en base a diferentes criterios de investigación y doctrinales.

2.2.1. Clasificación en el Código Nacional de Tránsito

2.2.1.1. 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 (Art. 153CNT)

2.2.1.2. 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. (Art. 154 CNT).

⁷ Academia de Tráfico de Guardia Civil, Investigación de Accidentes de Tráfico, Gráficas "Lormo S.A.", Madrid – España, 1999, Pag. 37

2.2.1.3. 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 (Art. 155 CNT).

2.2.2. Clasificación de Acuerdo a Criterios Normales por su Situación

Según la vía en que tenga el accidente, pueden clasificarse en:

- **Urbanas.** Los que se desarrollan en una calle o vía urbana comprendida dentro del casco de las poblaciones.
- **Rurales.** Los originados en una vía rural. Se pueden subdividir a su vez, en atención al tipo de carretera: nacional, Interdepartamental, provincial, etc.

Por sus resultados pueden ser:

- **Mortales.** Cuando ocasionan el fallecimiento de una o más personas dentro de las 24 horas siguientes al momento en que se produjo el accidente.
- **Con heridos.** Cuando causan lesiones a alguno o algunos de los ocupantes de los vehículos y/o peatones.
- **Con daños materiales.** Si solo producen perjuicios en la propiedad.

2.2.3. Por el número de Vehículos Implicados

- **Simple.**- Aquellos en los que intervienen una sola unidad de tráfico.
- **Complejos.**- Son los que presentan dos o más unidades de tránsito implicadas. Dentro de este grupo se encuentran los atropellos, que son aquellos en los que interviene un peatón o animal que es alcanzado por un vehículo de superior entidad o categoría.
- **Los en cadena o múltiples.**- Cuando el número de participantes es supe-

rior a dos unidades de tráfico y suelen producirse en autopistas y vías expresas.

2.2.4. Por el modo en que se Producen:

- **Atropellos.**- Cuando un vehículo impacta contra un peatón o un ciclista.
- **Choque.**- Cuando un vehículo impacta contra un elemento fijo de la vía tal como árboles, muros, vallas o cualquier otro elemento que forma parte de la infraestructura de la vía, o bien contra objetos que no forman parte de dicha infraestructura y que se encuentran en la vía por diversos motivos como neumáticos, vigas, troncos, rocas, etc., así como el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentra parado, detenido o estacionado.
- **Colisiones.**- Se llama así a los encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento.
- **Vuelco.**- Cuando el vehículo o parte del mismo sale de la calzada perdiendo la posición normal, por causas ajenas a la voluntad del conductor. El vuelco puede ser de campana o de tonel; el primero, cuando el vehículo da vueltas longitudinalmente, y el segundo caso cuando lo hace transversalmente.
- **Embarrancamientos.**- Cuando el vehículo se precipita de una vía que se encuentra en un nivel tipográfico superior a un nivel inferior no precisamente vial. Otros accidentes que se encuentran en ésta clasificación son: el deslizamiento de vehículo, el encunetamiento e incendio de vehículo.



2.3. ELEMENTOS DEL ACCIDENTE

Los elementos que intervienen en un accidente de tránsito son: la vía, el vehículo, el hombre y el medio ambiente.

2.3.1. La Vía.

Es el espacio o lugar acondicionado para la circulación de peatones y vehículos.

2.3.2. El Vehículo

Todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas por una vía terrestre.

2.3.3. El Factor Humano

Persona mujer o varón, que tiene el control del vehículo, se encuentra o circula a pie en la vía, que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro o colabora con las labores del conductor.

2.3.4. El Medio Ambiente

Tiene una concepción muy grande; sin embargo, dentro del tema de tránsito es el medio donde se desarrollan los demás elementos de tránsito. La categoría o valor de cada uno de ellos no es idéntica, ya que la vía se establece para el vehículo y éste para el hombre que transporta; y todos están dentro la circunscripción del medio ambiente de lo cual se deduce que:

Los dos primeros elementos, de carácter material, solo tienen el valor de medios, al servicio del hombre que los utiliza, son esencialmente objeto de la técnica y el elemento preponderante es el hombre, quien al hacer uso de aquellos factores materiales que él mismo produce, tiene en su voluntad el adecuar o no su comportamiento a la mejor utilización de los mismos en beneficio de todos los usuarios; de manera integral, los tres elementos enunciados se desarrollan dentro del medio ambiente, que en muchos casos se constituye en causa de un accidente.

2.4. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El accidente puede considerarse, como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas.

Los factores que desembocan en un accidente (que produce un daño material al vehículo y/o física o anímico al conductor, peatón, etc.) surgen de la compleja red de interacciones entre el factor humano, el vehículo y la vía en determinadas condiciones ambientales.

Pero, en definitiva, ¿qué causa un accidente? Los factores de riesgo más importantes se asocian con el llamado factor humano, y a gran distancia se señalan los debidos al diseño de la vía, ingeniería del vehículo y a las condiciones del medio ambiente.

En definitiva, a pesar de la importancia de las fallas técnicas en los vehículos (frenos, neumáticos y dirección, los más frecuentes), los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo), del diseño de las vías públicas (obstrucciones viales, deficiencia de trazado y conservación, anchura, falta de adecuación de señales, volumen e intensidad de trá-

fico), es el factor humano el que mayor parte de varianza de la accidentalidad explica.

2.4.1. Definición de Causa

"Cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido"⁸.

2.4.2. Clasificación de las Causas de los Accidentes de Tránsito

Los criterios o puntos de vista para realizar una clasificación adecuada de las causas de los accidentes de tránsito, son variadas; sin embargo, de manera sencilla realizamos las siguientes.

2.4.3. Desde el punto de Vista de la Investigación de Los Accidentes

Existen causas mediatas y causas inmediatas

Causas mediatas: Son aquella que en sí mismas no dan lugar al accidente, pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización y estas pueden ser:

- 1) Relativas al vehículo (deficiente funcionamiento de sus principales órganos; excesiva potencia; mala seguridad activa o pasiva, etc.).
- 2) Relativas a la carretera (defectos en su trazado, señalización, calzada, volumen e intensidad del tráfico, etc.)
- 3) Relativas a fenómenos atmosféricos (reducción de visibilidad por niebla o lluvia, deslumbramiento solares, etc.).

⁸ INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO, Academia de Tráfico de la Guardia Civil, Madrid - España, 1999, Pág. 70.

- 4) Relativas al conductor o peatón.
 - a) Físicas o somáticas
 - b) Psíquicas
 - c) Conocimientos, experiencias y pericia

Causas Inmediatas: Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son en esencia las mismas Causas Mediatas, aunque matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano.

Las más frecuentes:

- 1) Velocidad (Matizando siempre si se trata de velocidad excesiva, velocidad inadecuada o cual es la otra infracción cometida).
- 2) Deficiencias en la percepción. Atención o concentración
- 3) Circulación arriesgada y peligrosa
- 4) Quebrantamiento a las reglas de tránsito y omisión a las señales
- 5) Otras infracciones a las Normas de Circulación

2.5. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS ACCIDENTES

Todo accidente al margen de traer resultados lamentables como muertos y/o heridos, también trae consecuencias que los denominaremos "impactos económicos y sociales", lo cierto es que los efectos de los accidentes de tránsito en el ámbito económico son incalculables, y en el ámbito social son muy relevantes.

Desde que se inventó el automóvil murieron a causa de accidentes, un número de personas aproximadamente a la cantidad de víctimas de la Segunda Guerra Mundial (algo más de cincuenta millones de personas). La cantidad de heridos de gravedad que debieron - o deben - convivir con alguna discapacidad de tipo permanente probablemente supere en diez o veinte veces esa

cifra. A lo que se suman la enorme y constante pérdida de bienes materiales e infraestructura, los costos que representa para la sociedad en su conjunto la atención médica de las víctimas y su rehabilitación, sumados los estragos que se generan en el seno de las familias del entorno de las víctimas.

Resulta extraño, entonces, que la Humanidad sea incapaz de evitar - o al menos minimizar - tamaña tragedia. Una de las opiniones interesantes que pueden ayudar a entender mejor las razones de la evolución de la cantidad de heridos y muertos por accidentes de tránsito es la de Ralph Nader (Renombrado defensor de los Derechos Humanos de los Estados Unidos), quien reflexionaba en el siguiente párrafo escrito en la década de los 60, acerca los responsables de minimizar las consecuencias de los accidentes de tránsito: "Algo ocurrió con la inteligencia humana cuando empezaron a utilizar vehículos. La muerte y las heridas ocasionadas por los accidentes se empezaron a llamar actos de Dios, o mala suerte. Librarse de una herida o de la muerte en un accidente es considerado un milagro. Aun la gente que por su formación intelectual debiera buscar una explicación racional cree que las fuerzas en juego en los accidentes de automóviles son demasiado grandes para que las soporte el cuerpo humano, sean cuales fueren las circunstancias. De manera que se dedicaron a la prevención de accidentes y no a la prevención de las heridas cuando aquéllos ocurren".⁹

Esta reflexión nos induce a realizar un análisis de la magnitud del impacto de los accidentes viales, incluyendo un estudio de la responsabilidad del peatón en la tragedia cotidiana de la cual es uno de los principales protagonistas.

⁹ Gustavo Zini, Accidentes de Tránsito, Ed. Eliasta Buenos Aires Argentina 2004, Pág. 17

2.5.1. Impacto Económico

Si bien es relativamente fácil estimar el impacto económico de los accidentes en términos cualitativos de la pérdida de bienes materiales personales o de infraestructura vial, por otro lado casi utópico pensar en establecer una medida que indique el costo monetario de una muerte, o de una herida grave que derive en algún tipo de discapacidad permanente.

El costo económico de los accidentes de tránsito se puede segmentar en cinco grupos, de acuerdo a lo siguiente:

- a) Pérdidas y daños materiales: vehículos, cargas, infraestructura vial.
- b) Gastos médicos directos: costos de traslados y primeros auxilios, tratamiento hospitalario, tratamiento en el hogar.
- c) Gastos administrativos: costos policiales, costos judiciales.
- d) Pérdidas de producción y consumo: pérdida de la capacidad productiva de un individuo, pérdida del trabajo.
- e) Daños morales y biológicos: indemnización por muertes, pérdida de expectativa de vida (muerte prematura), pérdida de salud futura (heridas no fatales), costos de rehabilitación, educación y reinserción social.

Algunos elementos de la lista son muy complejos de analizar. Los primeros dos elementos se pueden estimar a partir de informes policiales de los accidentes y certificados, recibos y facturas de los centros médicos, farmacias, institutos de rehabilitación, el tercero a través de los departamentos administrativos de los organismos inmersos en el tema de los accidentes como la Policía Boliviana, Ministerio de Salud, recibos o facturas de los abogados, recibos o facturas de las empresas aseguradoras, etc.

Los últimos dos son los más difíciles de estimar, en razón de que en nuestro medio no existe mecanismos adecuados contables que nos permita acceder a esa información.

2.5.2. Impacto Social

El impacto social es más complicado medir, porque afecta especialmente al seno de las familias provocando trastornos profundos, los niños y jóvenes que pierden a sus padres también sufren una pérdida terrible que los afectará de por vida, lo que llamamos la desintegración familiar con la pérdida de la oportunidad de tener una vida mínimamente cómoda, pierden el afecto paternal, pierden la oportunidad de acceder a una mejor educación, pierden el sustento que con la privación de libertad, también ocasiona los impactos descritos. A esto se suma los cientos de personas que cada año deben soportar alguna discapacidad permanente.

Se puede decir que como consecuencia de los accidentes de tránsito el estado y la sociedad deben pagar una serie de costos que no siempre son mensurables desde un punto de vista económico. Es que en el caso de los cientos de discapacitados que generan los accidentes de tránsito año tras año, las consecuencias sociales no se limitan a la necesidad de proveerles protección y ayuda, de generar un sistema eficaz de rehabilitación, o de acondicionar las ciudades, para que las víctimas tengan las mismas oportunidades y comodidades que tenían antes de sufrir el accidente. Por el contrario, muchas veces la sociedad paga en términos de los trastornos el resentimiento de la víctima, la incomodidad o estorbo que causa el discapacitado, personalizar el trauma psicológico de pensar que la próxima víctima puede ser él.

La culpa que genera en los padres en caso de jóvenes y niños fallecidos en accidentes de tránsito es insostenible (¿por qué lo dejé ir?); los conflictos de la pareja se acentúan, y el dolor de la pérdida deja un vacío casi imposible

de llenar, mientras el entorno familiar se desintegra. En consecuencia, la sociedad no sólo pierde a la persona involucrada en el accidente, sino que generalmente crea un ambiente profundo de sentimiento de dolor. Por último, la muerte de personas adultas también repercute en los jóvenes y en los niños que pierden a sus padres, afectándolos de por vida.

2.6. RESPONSABILIDADES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

De todo accidente de tránsito emergen dos responsabilidades: una responsabilidad civil que consiste en el pago o resarcimiento de los daños personales y materiales y la responsabilidad penal que es imputada a las personas que consiste en la sanción o castigo que es impuesta al culpable del accidente de tránsito.

2.6.1. Responsabilidad Penal

La Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica de la violación de la ley, realizada por quien siendo imputable o inimputable, lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas; o un bien material.

La responsabilidad penal en Derecho es la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto por el Derecho Penal al deber de afrontar las consecuencias que impone la ley. Dichas consecuencias se imponen a la persona cuando se le encuentra culpable de haber cometido un delito o haber sido cómplice de éste.

La responsabilidad penal la impone el Estado, y consiste en una pena que busca castigar al delincuente e intentar su reinserción para evitar que vuelva a delinquir.

2.6.2. Responsabilidad Del Peatón

En el presente acápite estudiaremos algunas de las peculiaridades inherentes al hombre hecho peatón, como parte componente de los elementos del tránsito, especialmente en lo referido como causante de un accidente de tránsito; el ciudadano que camina, que anda a pie, protagonista central del sistema vial moderno, la persona que desarrolla diferentes actividades dentro de una ciudad o fuera de ella, el que padece en mayor grado las consecuencias del desorden vial, del que también es el causante.

¿Por qué el causante del desorden vial? ¿Por qué el causante de accidentes de tránsito? Estas dos interrogantes nos traen otras interrogantes como: ¿Será por falta de una cultura vial? ¿Será por falta de una normativa sancionadora? Este cuestionario respecto a la conducta del peatón nos permite realizar una investigación, cuyos resultados analizados y evaluados nos permitirá dar una respuesta que justifique la hipótesis propuesta en la presente tesis.

2.6.3. Concepto de Peatón

"Peatón, es toda persona que no sea ni conductor ni un pasajero. Se consideran también como peatones las personas transportadas por uno de los siguientes medios de desplazamiento: carro de mano, silla de inválido con ruedas y sin motor, coche de niño, etc., o que manejen dichos medios de desplazamiento y personas que circulan sobre patines con ruedas, etc."¹⁰

"Peatón es aquél que se desplaza sobre sus pies y que frente al automotor se encuentra en una situación de inferioridad. Esta situación de inferioridad

¹⁰ Ferrero, J.

puede medirse desde la idea de riesgo - pre accidente - y desde el impacto cuando acaece el siniestro; de allí que resulta claro que debe obtener del ordenamiento jurídico una mayor protección".¹¹

"Peatones, son considerados como tales todos los habitantes del país que en forma habitual o circunstancialmente se trasladan por sus propios medios (a pie o en sillas de ruedas)".¹²

2.6.4. Comportamiento de los Peatones en Las Vías

El Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, regulan los derechos y deberes de los peatones. Los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de circulación establecidos; los peatones, a su vez, deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle lo normado, entre lo que se suele incluir circular por las aceras, pasos o puentes peatonales, atravesar las calles con cuidado por los pasos peatonales o cebras, y obedecer los semáforos y demás señales. Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad prescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente e inobservancia de las normas de tránsito.

Sin embargo, ¿Qué vemos en las vías públicas?, una circulación peatonal desordenada, indisciplinada y caótica, pese a existir alguna sana intención de parte de las autoridades policiales y el apoyo de funcionarios municipales llamados "Las Cebritas" encargados de colaborar en los pasos peatonales, los peatones en un gran porcentaje de ellos, circulan de manera imprudente e inobservando las reglas de circulación de peatones establecidas en el Có-

¹¹ Idem

¹² Ibídem Pág. 67.

digo y Reglamento de Tránsito, veamos algunos casos reales siguientes:

Niños, niñas escolares agarrados de la mano de su madre circulando en medio de vehículos en movimiento, tratando de ganar espacio para cruzar la calzada de una acera a otra, habiendo una pasarela a escasos metros; niños que improvisan la calzada para convertirlos en campos de juego; niños de vendedoras que sin ningún cuidado ni protección, se encuentran en la vía creando un riesgo dentro la seguridad vial; escolares de escasos años ubicados sobre la calzada tratando de tomar un vehículo de servicio público; niños de escasos recursos económicos pidiendo una limosnita o haciendo una serie de piruetas arriesgando su vida o su integridad física; y así, una serie de otras actividades que representan un riesgo en la seguridad vial.

Veamos ahora el caso de jóvenes adolescentes que improvisan las vías como campos de acrobacia, donde hacen gala de su temeridad, realizando actos peligrosos ya sea en patinetas o bicicletas, arriesgando su vida y su salud; jóvenes que aprovechando de su agilidad atlética o tal vez por encontrarse en situación de apuro constantemente van desafiando a los vehículos en marcha, metiéndose entre los mismos; etc.

Varones y mujeres en la edad de adultos, ancianos, discapacitados, que de manera permanente son un riesgo en las vías, al no respetar la señalización ni obedecer las normas de circulación establecidas en la legislación de tránsito, como la normativa de circular en las ciudades y poblaciones, sobre las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. 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, cuando hablamos de pasos elevados hacemos referencia a los puentes peatonales; lo inaudito y paradójico, estos puentes son utilizados para

enamorar o como palcos cuando tenemos algunos festivales folklóricos, deportivos, manifestaciones sociales y para el paso de ciertos animalitos domésticos. 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.

Tenemos casos frecuentes de omisión a ciertas reglas prohibitivas como el 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 omisión de los peatones a la norma de no detenerse en las aceras obstruyendo la circulación ni transitar por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal tránsito de las personas.

Desobediencia a las prohibiciones de 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; 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 contravención a lo 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, etc.

Como se observa, las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes.

El incremento de la desobediencia a esas leyes se constituye en importante causa de accidentes de tránsito muchas veces con resultados fatales, lo que nos obliga a implementar nuevas normas, en nuestro caso específico, implementar una norma penal contra peatones causantes de accidentes graves y gravísimos, que nos permita reducir el índice de accidentes mortales y de manera especial, no dejar peatones culpables en la impunidad.

2.7. TIPO DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES

De acuerdo a las estadísticas emanadas del Comando General de la Policía Boliviana, durante el quinquenio 2005 al 2009 se han registrado a nivel nacional, 170.219 accidentes de tránsito que representa el 100 %, donde el factor humano es el mayor productor de accidentes de tránsito, atribuyéndose al conductor el 89.10 % y al peatón el 8.85 %, quedando un margen de 2.05 % de causas atribuibles a los elementos vehículo, vía y medio ambiente.

Ahora, dentro de esa enorme cifra de accidentes, viendo desde el punto de vista del tipo de accidentes, tenemos las siguientes cifras:

- Atropellos 26.145 casos que representa el 15.36 %
- Colisiones 33.450 que significa el 54.90 %
- Choques (a objeto fijo, a vehículo detenido, parado o estacionado) 38.171 casos que constituye el 22.42%.

Viendo desde el punto de vista real u objetivo de los accidentes en las vías públicas, cuando hablamos de atropellos, nos referimos al contacto que existe entre un vehículo y un peatón, lógicamente debemos pensar que no en todos los atropellos el culpable sea el peatón, sino que en muchos casos la responsabilidad es compartida en mayor, menor o igual proporción y en otros será el conductor el cien por ciento responsable.

El porqué mencionamos los otros tipos como las colisiones y los choques, a los cuales debemos incorporar los vuelcos de vehículos que se dan normalmente en las vías rurales; en el caso de estos tres tipos si bien no existe un contacto entre vehículo y peatón, existen casos donde por imprudencia, negligencia o inobservancia de ciertas reglas de tránsito, el peatón es causante de esos tipos de accidentes, veamos un ejemplo: un peatón imprudente que cruza la calzada a la carrera cuando simultáneamente circula un vehículo por el sector, el conductor de éste vehículo por no atropellar al peatón realiza una maniobra de esquivar, pero con tan mala suerte que va a provocar una colisión (contacto entre dos vehículos en movimiento) o un choque (contacto con un objeto fijo: árbol, poste de alumbrado eléctrico, muro de contención, inmueble; o con un vehículo detenido, parado o estacionado) y si estamos en el área rural puede ocasionar que el vehículo se salga de la vía provocando un vuelco: las consecuencias de muchos de estos accidentes son fatales y con resultados de daños materiales de consideración. No olvidemos que hasta el cruce de un perrito que no conoce en absoluto, de lo que es imprudencia puede ser la causa de un accidente, cuando un conductor por no atropellar al perrito frena bruscamente y es chocado por otro vehículo que viene por detrás.

2.8. CAUSAS DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES

Por analogía podemos considerar que las causas de accidentes provocados por los peatones son los mismos que los atribuidos a los conductores, que son: la negligencia, la imprudencia y la inobservancia de las normas de tránsito.

2.8.1. Negligencia

Establecida como causa de un accidente de tránsito por omisión a ciertas reglas de circulación que deben cumplir los peatones en las vías públicas, deriva de la descuidada, dejada o apática manera de circular del peatón; al respecto, esos defectos atribuibles al peatón negligente, crean un alto riesgo de inseguridad vial, poniendo en constante peligro a todos los usuarios de las vías y porque no decirlo, también pone en peligro la propiedad pública y privada.

A la hora del hecho, cuando se produce un accidente de tránsito con saldos lamentables, generalmente el peatón causante no se encuentra en el escenario, sencillamente porque se ha dado a la fuga, quedando como único responsable seguramente el conductor, y el peatón culpable queda en la impunidad, porque pese a realizarse una prolija investigación para dar con su paradero, no es habido para responder por su culpa.

2.8.2. Imprudencia

Conceptualizada como la falta de prudencia, de cautela, de cuidado o de elementos característicos de los delitos culposos. Estadísticamente se ha determinado que los peatones en un mayor porcentaje son causantes de accidentes de tránsito por imprudencia, incurriéndose en ella por acción o por omisión; sin embargo la omisión se ajusta mejor a la negligencia, que es otro de los elementos de la culpa. En consecuencia, peatón causante de un acci-

dente de tránsito, comete el delito por imprudencia, debiéndose hacer pasible a la responsabilidad penal y en la obligación de reparar el daño causado.

2.8.3. Inobservancia A Las Normas De Tránsito

La observancia en materia de tránsito significa, el cumplimiento, acatamiento y obediencia a las disposiciones establecidas en ley 3988 Código y su reglamento de Tránsito, y lo diametralmente opuesto que es la inobservancia, significa contravención, quebrantamiento, desobediencia, infracción o violación a dichas normas o reglas, que de manera detallada se mencionó en el subtítulo de comportamiento de los peatones.

2.8.4. Perfil Psicológico del Peatón Imprudente

Según la Psicóloga Patricia Coca Vargas, el peatón que se encuentra en las vías públicas, es aquella persona que puede ser niño, adolescente, adulto o anciano; puede ser varón o mujer; negro, blanco, mestizo; profesional, técnico, estudiante, ama de casa, albañil; inteligente, tonto, enfermo, sano, convaleciente, minusválido o discapacitado, etc.

Todo lo descrito podemos esquematizarlo desde el punto de vista biopsicosocial de la siguiente manera:

- Su temperamento, carácter, personalidad.
- Sus sistemas biológicos como el aparato respiratorio, circulatorio, nervioso, etc.
- Sus necesidades individuales, sociales, culturales, laborales, etc.
- Sus mecanismos de defensa, represiones, reacciones, vivencias, etc.
- El entorno de sus estímulos constantemente cambiantes, y sus sentimientos, emociones, capacidad intelectual, concepciones, etc.

Cada ser humano es una unidad biopsicosocial, el peatón como ser humano cumple esa condición.

Cuando el peatón se encuentra en las vías, todos los aspectos biopsicosociales descritos, inciden en el comportamiento del peatón, cuando esos factores son utilizados por el peatón negativamente puede ser causa de un accidente de tránsito; dicho de otro modo, esos factores si no son controlados adecuadamente por el peatón pueden derivar en una imprudencia o negligencia, causales de un accidente de tránsito.

La imprudencia catalogamos como: Falta de la facultad de prever y evitar las faltas y los peligros. Falta de previsión y falta de cuidado. Tiene más que ver con la formación de la personalidad, con el modo de ser del peatón como individuo.

Además el peatón imprudente:

- No planifica no cree en la planificación - confía más en su habilidad individual.
- No cree en los riesgos viales, cree que con su destreza y habilidad puede salvaguardarse de cualquier peligro.
- Cree que alcoholizado circula mejor, que es el más macho que puede desafiar cualquier peligro.
- No cree que estados anímicos como el enojo, la euforia, la distracción u otros afecten su comportamiento en las vías.
- Tampoco cree que la impulsividad, o el estrés, o la depresión afecten al buen peatón.
- No da importancia al hecho de que existen medicamentos que afectan física y psíquicamente al peatón.
- No cree que el cansancio, la fatiga, el aburrimiento le afecten.
- No considera que existe agresividad, intolerancia, irresponsabilidad, en el tránsito

- Que todo el problema del tránsito lo soluciona con ser un peatón temerario, audaz, arriesgado, prepotente y autosuficiente.

2.9. ALGUNAS CONDICIONES DE RIESGO DEL PEATÓN EN LAS VÍAS

Todos los riesgos al circular aumentan si el peatón no está en las mejores condiciones físicas y mentales, algunos factores que afectan negativamente la seguridad al circular en las vías son los siguientes:

2.9.1 Alcohol

Es la bebida que mucho se consume en nuestro medio y, por lo tanto, se constituye actualmente en el principal problema de dependencia alcohólica.

Son bien conocidos los efectos del alcohol, éstos dependen de la cantidad que se ingiera, con una dosis pequeña se presenta una relajación, sensación de bienestar, locuacidad y disminución leve de los reflejos; una dosis mayor, del doble de la anterior, provoca dificultad en el habla, incoordinación de los movimientos, juicio alterado, reducción de las inhibiciones, falta de control emocional y un gran aumento de accidentes de tránsito.

El alcohol tiene la propiedad de disminuir las inhibiciones que la sociedad nos impone; procura esa euforia que nos hace subestimar nuestros errores y sobreestimar nuestras capacidades; se trata de una ilusión que puede ser agradable en muchas circunstancias pero que, al circular por las calles, nos lleva a desdeñar los peligros o arriesgarlos demasiado fácilmente.

Es frecuente observar en las calles que algunos peatones que han ingerido bebidas alcohólicas, al calor de un falso súper hombre se atreven a desafiar la presencia de vehículos en circulación, sin temor alguno porque no lo

sienten, se entrometen entre vehículos en circulación, poniendo en riesgo su integridad física incluso su vida o quizás la seguridad de otras personas usuarias de las vías, nada justifica una actitud tan inconsciente; existen normas en el Código de Tránsito y su Reglamento, incluso se realizan campañas en contra del alcoholismo enmarcadas a no circular cuando se ha bebido, la recomendación está dicha, no arriesgue su vida ni la de los demás.

2.9.2. Fármacos

Las crecientes tensiones sociales, el carácter cada vez más deshumanizado de la vida urbana, la incapacidad para hacer frente a un dolor o a un problema, por pequeño que sea, sin recurrir a un médico que recete fármacos, la publicidad cada vez más penetrante de compañías farmacéuticas y el número de personas que tienen que consumir alcohol, anfetaminas, barbitúricos, tranquilizantes y otros fármacos de abuso; los efectos difieren según el medicamento, la dosis, el estado físico y mental, la edad e incluso el peso.

Un fármaco de uso común son los tranquilizantes, que se consumen en caso de ansiedad, su uso indiscriminado provoca somnolencia, visión doble, disminución de los reflejos y falta de coordinación. Además, la absorción de medicamentos, en particular los tranquilizantes, puede aumentar gravemente la influencia del alcohol en el comportamiento; En general, si se está bajo un » tratamiento médico o se ha ingerido algún fármaco no es recomendable circular, ya que no estaremos en condiciones óptimas para ver por nuestra seguridad.

2.9.3. Tensión

Frecuentemente se ha comprobado que en los peatones hay un estado de tensión, de inquietud causado por problemas, antes de verse implicados en un accidente, es probable que, además del efecto de distracción, preocupa-

ciones, el apuro y la ansiedad, disminuye la percepción y la estimación de los riesgos.

Cuando el futuro está cargado de problemas, los de tránsito pueden parecer insignificantes.

Todos tenemos problemas y dificultades que se derivan de la vida cotidiana, ¿de qué nos sirve llevarlos a todas partes?, la circulación requiere de toda nuestra atención, se deben evitar desavenencias cuando se circula, los problemas se arreglan en casa, el peatón impaciente que trata de ganar tiempo se irrita extraordinariamente por las demoras del tránsito, malgasta su energía en un comportamiento agresivo y estimula la aparición de dolores de cabeza y cansancio por tensión nerviosa.

Todos debemos interesarnos en lograr que la circulación en las vías públicas, sea una actividad más placentera y civilizada, tomando una actitud de entendimiento, cortesía y cooperación.

2.9.4. Cuando el Peatón Causante de un Accidente se da a la Fuga

La fuga significa huir, escapar o abandonar el escenario del hecho, fuga que se puede dar tanto en las diferentes vías de las ciudades como en las carreteras dejando sin atención o auxilio a personas heridas, las razones y motivaciones son variadas.

La mayoría de los peatones se deciden darse a la fuga después de un accidente, porque no quieren cargar con el elevado riesgo de la sanción penal y el costoso pago por el resarcimiento de los daños emergentes del accidente.

"Kruse ha subrayado con razón "que el accidente constituye para todos los afectados una fuerte carga, una situación de frustración, que les sobrevie-

ne de repente sin pretenderlo, que les deja poco tiempo para reflexionar y que en cada caso plantea exigencias muy variadas. En tal situación, como se sabe por la experiencia de la dinámica de grupos, hay que admitir para los afectados la posibilidad de reacciones constrictivas de defensa, que discurren: automáticamente y no permiten ningún control de la realidad". Las fugas por accidente se cometen, por tanto, por aturdimiento y en situación de shock, por un instinto de huida irracional o imposible de resistir, por la necesidad de escapar y de ocultarse en alguna parte"

De acuerdo con las experiencias prácticas, el hombre no actúa tan racionalmente, ni es tan libre de sus impulsos psicológicos, el hombre es por naturaleza impulsivo en mayor o menor grado y si a esto le añadimos la influencia de su temor y la ansiedad de su libertad, es fácil deducir una fuga.

Quizás, también tengamos casos de peatones causantes de accidentes que tengan antecedentes penales por delitos, que tengan procesos pendientes, sean peatones que cotidianamente cometen una serie de infracciones de los cuales esté impune, sean peatones ex convictos, alcohólicos o drogadictos, lo aseverado se confirma con la siguiente conclusión: "Los fugados por accidente tienen también antecedentes penales, por delitos o faltas"

El hecho de que el peatón causante de un accidente se dé a la fuga, técnicamente constituye una impunidad de ese delito, porque muy difícilmente podrá ser aprehendido y puesto a disposición de la justicia, por la razón única de que es casi imposible dar con su paradero y menos identificar al causante.

La circulación, tráfico o tránsito, consta de tres elementos básicos: el vehículo, la vía y la persona. El vehículo y la vía dependen de factores técnicos y las personas dependen de un factor legal o jurídico establecido en normas o factores humanos (aptitudes y actitudes de las personas, tales como su formación intelectual, profesional y maduración personal).

Dentro el elemento persona, tenemos que tomar en cuenta las peculiaridades de este elemento en su condición de conductor, pasajero y peatón.

Para el propósito de nuestro trabajo, particularizamos al peatón; es decir, el sector o elemento de análisis o de investigación, son los peatones, persona que se encuentra en las vías públicas a pie, quien debe cumplir en la circulación por las vías pública una serie de recomendaciones establecidas en las normas legales, desde que sale de su domicilio hasta su retorno.

Sin embargo, muchas de esas normas de circulación, no son cumplidas por los peatones a cabalidad, dando lugar a causas de uno o más accidentes, como consecuencia se produce daños personales y materiales, inclusive en su propia humanidad, siendo la mayor consecuencia la muerte.

Para una ilustración objetiva, veamos algunos casos del diario vivir en las vías públicas, donde observamos una circulación caótica, tanto en la conducción de vehículos como en la circulación de los peatones.

Vemos peatones en las vías públicas en diferentes circunstancias, así peatones en las vías expresas para la circulación de vehículos como ser las autopistas, donde supuestamente no debería haber ni un solo peatón, pero ocurre que ahí es que con toda naturalidad y tranquilidad, los peatones los ocupan incluso para la práctica deportiva; peatones que circulan en las vías donde se desarrollan altas velocidades de manera indiscriminada, imprudente y negligentemente; peatones que no respetan ninguna señalización de cruce de una acera a otra, que deberían hacerlo no para tal propósito y no son utilizados; la circulación temeraria e imprudente por las calzadas, muchas veces obligados en razón de que las aceras están ocupadas por vendedoras callejeras; veamos el caso de las vías alejadas del centro de la ciudad o las llamadas periféricas que son convertidas en campos deportivos o lugares de recreo

para niños, con el consiguiente peligro para estos; las vías rurales donde circulan peregrinos, excursionistas, ciclistas y otros, si bien los accidentes no son frecuentes, sin embargo son los más graves, por cuanto los daños personales y materiales son de magnitud.

En base a este panorama expuesto muy brevemente, preguntamos ¿Qué responsabilidad le corresponde al peatón causante de un accidente de tránsito?

Si bien la ley 3988 Código de Tránsito y Reglamento, establecen una responsabilidad civil y penal, estas en la práctica no se cumplen. Veamos el caso de un atropello, que conceptualmente es el contacto de un vehículo con un peatón; dentro el procedimiento policial realizado en la División Investigaciones de Accidentes de Tránsito de la Unidad Operativa de Tránsito, culpable o inocente es el conductor quien es obligado a correr con los gastos emergentes del hecho y mientras no exista una determinación técnica del hecho (que muchas veces tarda mucho) el vehículo queda detenido en depósito, situación que perjudica al conductor o propietario, luego de idas y venidas, cuando por fin se establece el grado de responsabilidad, viene una serie de desaciertos legales, es así que, si el conductor es responsable, lógicamente se hace pasible a la responsabilidad civil y penal; pero si el peatón es el responsable, la carga sigue en el conductor ¿porqué?, como ya hemos indicado, el conductor es obligado a correr con los gastos de curación, se ha perjudicado y luego sancionado pese a no ser culpable y finalmente se ordena el archivo de obrados, previo "desistimiento del peatón".

Ahora, existen hechos que no son precisamente casos de atropellos, donde la causa de un accidente es provocado por el peatón, tal como el cruce intempestivo de un peatón de una acera a otra (se han dado casos de niños de escasa edad) o que aparezcan sorpresivamente tras un vehículo estacio-

nado o detenido, que da lugar a una reacción inmediata del conductor con una frenada brusca o en seco del vehículo que conduce y provoca una colisión por parte de otro vehículo que viene por detrás, o que el conductor realice una maniobra de esquivar violento que provoca una colisión con otro vehículo que viene en sentido contrario, o salir de la calzada provocando atropello a personas que estuvieran en el lugar o chocar contra un objeto fijo, vehículos, inmuebles, etc. Y finalmente por la fuerza centrífuga provocar un vuelco, provocando como consecuencia daños materiales y personales (heridos y muertos).

¿Responsabilidad de quién?, lógicamente del peatón, pero como éste no es habido en el lugar porque se ha dado a la fuga o simplemente ha ignorado el accidente, las autoridades policiales dentro de sus investigaciones, directamente determinan la responsabilidad del conductor; lo correcto es investigar la identidad y paradero del peatón responsable, luego de su aprehensión sea puesto a disposición de las autoridades jurisdiccionales, para su respectivo proceso.

Responsabilidad.- Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o en ocasiones especiales, por otro la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado, cargo de conciencia por un error.

- **Accidente de tránsito.-** sucesos de los que resultan daños a las personas o a las cosas”.
- **Peatón.-** es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.
 1. **Conductor.-** Es la persona que conduce o tiene el control de un vehículo, para lo cual debe contar con la respectiva Licencia de conducir o autorización.

- **Paso de peatón.**-Espacio que se encuentra en la calzada para uso exclusivo de peatones. Conjunto de dispositivos símbolos, marcas, figuras, y palabras pintadas que tienen por objeto transmitir el mensaje necesario y oportuno a los usuarios de las vías, a fin de prevenirle de hechos de tránsito y protegerlos de infracciones, tenemos las señales preventivas, reglamentarias, informativas.
- **Señalización.**- Demarcaciones que se encuentran en la vía y en las aceras para regular el tráfico vehicular y peatonal.
- **Vehículo.**- Medio de transporte para personas semovientes o cosas
- **Calzada.**-Parte de la calle destinada a la circulación de vehículos y semovientes.
- **Avenida.**- Son vías de ancho relativamente grandes, donde el tránsito circula con carácter preferente respecto a las calles transversales
- **Acera.**-Son de uso exclusivo del peatón.

CAPITULO III

MARCO JURIDICO

LEGISLACION NACIONAL Y COMPARADA SOBRE LA MATERIA

3.1. LEGISLACION NACIONAL

Para el cumplimiento de nuestro propósito que es encontrar los límites jurídicos y técnicos para establecer la responsabilidad en accidentes de tránsito con resultados de muertos y/o heridos graves y gravísimos, a continuación realizaremos un análisis de la normativa vigente a objeto de determinar si existen antecedentes jurídicos sobre el tema que pueden servir de sustento, fundamento o base legal de la propuesta.

Se hará un análisis de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, el Código Penal, la ley 3988 Código de Tránsito y Reglamento, de manera comparativa analizaremos la ley 3988 de Tránsito y códigos penales de países sudamericanos vecinos. Así, el objetivo es con toda certeza saber jurídicamente qué sucede con el tema de un accidente de tránsito, cuál la responsabilidad penal del causante, la forma como se determina, que tratamiento procedimental se sigue, etc.

Antes de entrar en el análisis, debemos plantear ciertas interrogantes como ¿Cuál es el bien jurídicamente protegido, que ha sido quebrantado por la comisión de un accidente de tránsito de cuyo resultado emergen muertos y/o heridos? ¿Existe una norma que regule la responsabilidad penal del peatón causante del accidente? Si existen ¿cuáles son sus alcances? Si no existe ¿Cuál el mecanismo para poder implementar la norma penal en contra de los accidentes causados por peatones?

3.2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

El Título II DERECHOS FUNDAMENTALES Y GARANTÍAS, Capítulo II DERECHOS FUNDAMENTALES, en su artículo 15, Parágrafo I, establece que, toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual.

De acuerdo a esto, el primer bien jurídicamente tutelado por la Constitución Política del Estado, es la vida y la integridad física de la persona, nuestra propuesta en directa vinculación con la vida del ser humano tiene el objetivo de resguardar y precautelar este bien jurídico que es el derecho a la vida como prioridad principal constitucionalmente establecido. Es decir, el derecho a la vida implica el respeto absoluto, pleno y único.

Los accidentes de tránsito, casi siempre cobran vidas humanas o dejan heridos, muchas veces con lesiones irreversibles, es contra estas consecuencias que la Constitución Política del Estado, dirige su intencionalidad, proteger la vida, la integridad física y psicológica de las víctimas y de las personas allegadas dentro su familia, que también de alguna manera afecta a la sociedad, derecho fundamental; sin embargo, cuando se produce un accidente de tránsito con las fatales y graves consecuencias, lo que se está quebrantando y mellando es ese derecho fundamental, sea cual fuere su origen o causa y sea quien fuere el causante. Y que corresponde ¿sancionar? No precisamente. De acuerdo a criterio del tesista, los asambleístas que elaboraron y aprobaron la nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, si bien en el Artículo 158, dentro de las atribuciones del Órgano Legislativo establecen varias normas relacionadas al ámbito económico, a la función fiscalizadora, elección altas autoridades, etc., no han tenido el cuidado de dar una sola atribución de aprobar leyes de seguridad de estado y seguridad ciudadana en particular, puesto que aquí radica la mayor enfermedad social que actualmen-

te sufre nuestro país. Cuando hablamos de seguridad ciudadana, solo debemos pensar que la ciudadanía está expuesta al alto índice de la criminalidad, hablamos de flagelos como el contrabando, el narcotráfico, el terrorismo, los desastres naturales y los accidentes de tránsito, entre otros. Luego debemos pensar en las políticas preventivas adoptando cualquier modalidad efectiva para combatir dichos flagelos y finalmente entrar en la tarea difícil pero no imposible de concientización ciudadana.

Los accidentes de tránsito, podemos decir de manera irónica, es uno de los hechos más democráticos dentro la humanidad, no discrimina a nadie, no le importa el sexo, la edad, la raza, el credo religioso, político, no ve si es rico o pobre, si es poderoso o débil, no le interesa si está en el poder o está en la base, si es militar o es civil, creyente o ateo, sabio o ignorante, un accidente de tránsito a cualquiera puede tocarle sea como protagonista o como víctima, por tanto no se trata de una cosa simple que se puede solucionar con alguna medida correctiva o preventiva, se tiene que pensar en políticas de estado, y como tal tiene que tener un tratamiento constitucional.

A la sociedad y sus miembros componentes les corresponde coadyuvar en esta labor como en el caso presente, que me permito proponer agregar un tipo en el Código Penal que sancione al peatón culpable de un accidente de tránsito con consecuencias fatales y graves.

3.3. CÓDIGO PENAL

El tema de los accidentes de tránsito, cuando de ella derive el resultado de muertos y heridos, directamente implica una relación jurídica con el Código Penal, para llegar a esta instancia legal debemos inicialmente determinar causas, protagonistas y sus responsabilidades, en el caso de que un conductor sea el culpable, disponemos del Artículo 261 del código sustantivo, en el cual literalmente dice: "Art. 261.- (Homicidio y lesiones graves y gravísimas en ac-

cidentes de Tránsito). El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de cinco a ocho años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación definitiva. En este artículo resaltamos cuatro aspectos:

- 1) La culpabilidad
- 2) La producción de muertos y heridos
- 3) Medio de transporte motorizado
- 4) Dependencia de alcohol o estupefacientes.

La culpabilidad se justifica puesto que el conductor cuando sale a las vías públicas, no tiene ninguna intención de producir un accidente de tránsito, son las circunstancias o causas las que determinan y provocan esos accidentes, lo que existe es negligencia, imprudencia o inobservancia en las normas de circulación, pero no premeditación o voluntad de provocar el accidente, por tanto estaría catalogado dentro de los delitos culposos.

El resultado de muertos y heridos producidos por los accidentes de tránsito, al igual que el medio de transporte motorizado son dos condiciones que debe cumplir, para ser considerado delito de tránsito.

El tema de vidas humanas es sumamente delicado especialmente en materia de tránsito; sin embargo, probada la responsabilidad y culpabilidad del conductor, el Artículo 261 sanciona el hecho con la pena privativa de libertad con un máximo de 3 años. En el mismo artículo tenemos dos agravantes, el producir un accidente como efecto de conducir en estado de ebriedad o bajo la dependencia de estupefacientes siendo la pena máxima de 5 años, suficientes presupuestos para orientar el hecho como delito doloso.

Dentro las normas relativas a los **DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN**, en su **Artículo 210** establece como nomen juris la **CONDUCCIÓN PELIGROSA DE VEHÍCULOS**, donde el sujeto activo que es cualquiera al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años. En este artículo nuevamente hace referencia al conductor por tanto no aplicable para casos de peatones.

Asimismo, el Artículo 212 referido a **DESASTRE EN MEDIOS DE TRANSPORTE**, sancionado con presidio de uno a diez años, para el que ocasionare un desastre ferroviario o en cualquier otro medio de transporte terrestre y el que ocasionare el naufragio de una nave o la caída de un transporte aéreo, hace referencia a cualquier sujeto activo que no lo hace de manera culposa sino dolosa, entonces este tema suena más a actos de terrorismo premeditado inaplicable a peatones causantes de accidentes de tránsito.

En estos dos últimos artículos no tenemos un nexo mínimo con el elemento peatón, por tanto no podemos subsumir un accidente causado por un peatón en estos tipos penales, lo que nuevamente nos lleva a confirmar que no hay tipo penal donde el peatón pueda ser sancionado por el delito culposo de provocar u ocasionar un accidente de tránsito con muertos y/o heridos.

Por tanto, concluimos que revisado los diferentes artículos dentro el Código Penal, no se encuentra ni un artículo referido a accidentes de tránsito, donde el sujeto activo sea el peatón culpable, lo que demuestra un vacío jurídico y un desequilibrio o desproporción legal entre la responsabilidad del conductor y el peatón; porque, un accidente de tránsito provocado o causado por un peatón cumple con los mismos requisitos analizados, cuales son: la culpabilidad, la producción de muertos y heridos, el medio de transporte motorizado (aunque el peatón no esté al mando del vehículo, de acuerdo a los requisitos

de un accidente de tránsito, para ello necesariamente debe concurrir un vehículo) y la pena.

3.4. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA BOLIVIANA

Esta normativa aprobada mediante Ley No. 743 de 8 de abril de 1985, en los artículos: 1°, 7° inc. g) y 44° establecen solo normas preventivas contra accidentes de tránsito, sin llegar al tema de responsabilidades penales y sanciones para conductores ni peatones.

3.5. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Aprobado mediante Decreto Ley N° 10135 de 16 de febrero de 1973 durante el Gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez, entre sus Considerandos tiene el siguiente que a la letra dice:

Que, el proyecto presentado por la citada Comisión, contiene importantes normas que regulan la circulación de los peatones y vehículos entre las que destaca la ley de la calzada".

Revisado este instrumento legal, no encontramos de manera puntual ningún artículo referido a este tema concreto de Ley de la Calzada, quizá la Comisión Redactora de este Código tenía pensado incorporar esta normativa referida a la Ley de la Calzada que no se llegó a concretar en el Código de Tránsito, la que recién aparece en el Reglamento del Código Nacional de Tránsito que se aprueba en 1978.

El Artículo 77 establece la responsabilidad del peatón de las consecuencias de todo accidente que ocurra por culpa de éste, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados. Para ello será necesario determinar las causas que tiene nexo directo con el comportamiento del peatón en las vías públicas, que de acuerdo al Artículo 76 detalla para el peatón

las siguientes reglas: Dentro del radio urbano lo hará por las aceras, conservando su derecha y de ningún modo por la calzada; para pasar de una acera a otra, lo hará obligatoriamente por las franjas de seguridad o por los lugares autorizados; está prohibido al peatón subir o bajar cuando el vehículo está en movimiento; ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aun con el propósito de abordar o detener un vehículo. En las carreteras es prohibido al peatón circular por las bermas, salvo el caso de necesidad.

Cuando existe el quebrantamiento de estas reglas si no deriva en accidente de tránsito, simplemente queda como infracción de tránsito; pero, cuando esta inobservancia provoca o produce un accidente, entonces se constituye en causa del accidente y como consecuencia de ello estaremos ante un delito culposo de tránsito. Observamos en este Artículo que la obligatoriedad del resarcimiento de los daños y perjuicios es tema propiamente del Derecho Civil.

El Artículo 143 establece con respecto a los delitos de tránsito, que su juzgamiento y sanción, son de competencia de la justicia ordinaria. Este artículo cuando hace mención a delitos de tránsito y justicia ordinaria, nos permite interpretar que se trata de un tema del Derecho Penal que debe tratarse dentro del proceso a seguir necesariamente en los juzgados de Instrucción o de Partido en lo Penal, según las circunstancias legales y la magnitud del hecho.

Entre lo determinado en este artículo y el Código Penal referido a los delitos de tránsito cometidos por los peatones, encontramos un vacío jurídico; pues, si bien este artículo tiene un carácter general que bien puede referirse a conductores o peatones, en el Código Penal, solo encontramos tipos penales relacionados a los conductores y no así para peatones causantes de accidentes de tránsito, considerados delitos culposos.

El Capítulo III DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO, en los Artículos 152, 153, 154 y 155 establecen una conceptualización sobre el accidente, accidente doloso, accidente culposo y accidente fortuito.

El Capítulo **IV DE LAS RESPONSABILIDADES**, en el Artículo 160 establece la determinación de la responsabilidad que tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de la sanción conforme a ley. En éste artículo ya se tiene un antecedente de la tratativa de los accidentes dentro la normativa penal, ya sea procesada en el marco de la legislación de Tránsito o el Derecho Penal, según la gravedad del accidente.

El Artículo 161 instituye que, **en caso de accidentes dolosos o culposos de los que resultan daños a las personas o las cosas, son penal y civilmente responsables** los conductores, auxiliares, peatones, usuarios, propietarios o terceros, sea como autores, autores mediatos, instigadores o cómplices.

El artículo 165 determina acerca de la responsabilidad del peatón, cuando el accidente ocurra en la calzada, entre un peatón y un vehículo, se resume la culpabilidad del peatón. En éste artículo tenemos un antecedente jurídico de la Ley de la Calzada, la misma que será normada en el Reglamento al Código Nacional de Tránsito aprobado en 1978.

En conclusión determinamos que la ley 3988, no establece de manera específica, ninguna norma respecto a casos donde el peatón responsable de un hecho de tránsito con muertos y/o heridos que pase a conocimiento de una instancia judicial superior.

3.6. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO

Aprobado mediante Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978, durante el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suárez, con la finalidad de regular y aplicar correcta y adecuadamente dicho instrumento jurídico.

En ese entendido y dentro el propósito de nuestro trabajo realizamos un análisis del tema que nos interesa.

El Reglamento del Código Nacional de Tránsito establece en el Capítulo XI, en los artículos 152 al 167 de manera clara, precisa y detallada las reglas a las cuales debe someterse o cumplir los peatones cuando se encuentran en las vías pública de las ciudades y fuera de ellas, cual es la circulación 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. 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. 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.

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.

Establece también prohibiciones como las siguientes:

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. Asimismo, 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.

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.

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.

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. 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.

Con respecto a las reglas de circulación establecidas, damos el siguiente criterio, mientras estas sean solo infracciones su procesamiento y sanciones corresponde a instancias de las dependencias del Organismo Operativo de Tránsito y cuando estas sean infringidas y sean causas de accidentes, previa investigación en la División de Accidentes de Tránsito, su procesamiento corresponde de acuerdo a la gravedad del hecho, a los Juzgados de Tránsito o pasa a conocimiento del Ministerio Público, para su posterior remisión al Juzgado correspondiente.

Art. 396.- Obligación de informar.- Si el accidente ocurre en zona rural o alejada de los centros urbanos, el conductor presentará el informe a que está obligado al Organismo Operativo de Tránsito o al puesto policial más próximo dentro de las 24 horas siguientes de ocurrido el hecho, este informe será presentado personalmente por el conductor y solamente lo hará por terceras personas en caso de encontrarse impedido por haber sufrido graves lesiones con motivo del accidente.”

Art.397.- Presunción de culpabilidad o fuga.- Se presume la culpabilidad de todo conductor que estando implicado en un accidente o que hubiese incurrido en una infracción, se dé a la fuga omitiendo presentarse a la policía de tránsito el correspondiente informe.”

El **Artículo 399** referido a la Responsabilidad Penal, corrobora lo enunciado líneas arriba, donde de manera literal indica "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".

El **Artículo 402** establece que si se comprobare 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; este artículo para nosotros se constituye en un punto de controversia, pues la misma no determina si el accidente es leve, grave o gravísimo, si se trata solo de daños materiales o implica daños personales como la muerte de personas o personas heridas y por sobre todo nos da a entender que la gestión de hacer cumplir la reparación de daños y perjuicios se lo debe tratar desde el punto de vista del Derecho Civil, pero que pasa cuando como consecuencia del hecho resultan muertos y heridos, es aquí donde observamos un vacío jurídico que debe ser subsanado.

La siguiente norma también constituye materia de controversia, tal es que el **Artículo 403** respecto a la Ley de la Calzada, establece que: "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".

En este artículo vemos una doble intencionalidad, primero de manera contundente establece la presunción de culpabilidad del peatón cuando el accidente se produce en la calzada, segundo de alguna manera establece una excepcionalidad cuando determina eximir de responsabilidad al conductor, pero inmediatamente le quita efectividad a la norma estableciendo "mientras no se pruebe su culpabilidad"; esta última disposición le quita fuerza, seguridad y efectividad a la Ley de la calzada. Resaltamos que éste artículo puesto en práctica sin la excepcionalidad de probar la culpabilidad del conductor, hu-

biese sido una gran medida preventiva contra los accidentes de tránsito, cuyo efecto inmediato sería la disminución de los atropellos y por consiguiente la reducción del número de muertos y heridos.

El artículo 428 establece que: "Tratándose de los delitos de Tránsito o de accidentes graves cuyo juzgamiento corresponde a los tribunales ordinarios de justicia, la División de Investigaciones de Tránsito, procederá a levantar las diligencias de Policía Judicial conforme a las normas establecidas y una vez concluidas las elevará a conocimiento del Ministerio Público con un informe circunstanciado de los hechos". Este artículo concordante con el artículo 143 del Código de Tránsito es claro con respecto a lo indicado como delitos de tránsito a los accidentes graves, las que deben ser investigadas por la División de Accidentes de Tránsito y concluidas ser elevadas a conocimiento del Ministerio Público; al respecto, si se tratara de un caso de conductor, previa imputación formal pasará a conocimiento del Juez competente, pero en caso de un peatón culpable, nuevamente tenemos un vacío jurídico, pues si pasa a conocimiento del Juez, la pregunta sí llega a esa instancia judicial ¿en qué artículo del Código Penal fundamenta su imputación formal.

3.7. CÓDIGO CIVIL.

Es el que establece normas relativas al régimen de las personas, de la familia, de las obligaciones, de los hechos y actos jurídicos, de los contratos de los derechos reales y de las sucesiones.

Derecho Civil.- Es el conjunto de principios que rigen las relaciones de los particulares entre sí, se relaciona con el Derecho Penal porque de la comisión de un delito surge el resarcimiento de daños civiles que imponen trámites civiles pero pendientes de una determinación de carácter penal.

Hay ciertos casos en que la infracción o violación de las leyes y por consiguiente de los derechos de la persona no salen del campo de los trámites civiles, pero cuando esa relación es grave, entonces viene la aplicación de los preceptos penales.

3.8. CÓDIGO NIÑO, NIÑA Y ADOLESCENTE.-

El presente Código establece y regula el régimen de prevención, protección y atención integral que el estado y la sociedad deben garantizar a todo niño, niña y adolescente con el fin de asegurarles un desarrollo físico, mental, moral, espiritual, emocional y social en condiciones de libertad, respeto, dignidad, equidad y justicia.

Art. 10.- Reserva y Resguardo de identidad.- Las autoridades judiciales y administrativas tienen la obligación de resguardar la identidad de los niños, niñas y adolescentes que se vean involucrados en cualquier tipo de procesos, salvo los casos expresamente previstos por este código. Los medios de comunicación cuando publiquen o transmitan noticias que involucren a niños, niñas o adolescentes, no pueden identificarlos nominal ni gráficamente, ni

brindar información que permita su identificación, salvo determinación fundamentada del Juez de la Niñez y Adolescencia. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la acción legal correspondiente.

Art.102.- Libertad de Locomoción.- Ningún niño, niña ni adolescente será internado, detenido ni citado de comparendo sin que la medida sea dispuesta por el Juez de la Niñez y Adolescencia, de acuerdo con lo dispuesto por el presente Código.

3.9. DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS.-

Art. 37.- Establecimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito (SOAT).- Se establece como obligatorio, que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República sea cual fuere su tipo, cuente con un seguro de accidentes de tránsito. Dicho seguro será indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa contra la entidad aseguradora.

El seguro obligatorio tiene como objetivo el de otorgar la cobertura uniforme y única de los gastos médicos por accidente y la indemnización por muerte de cualquier persona individual, que sufra los eventos de accidente o muerte originada por vehículos automotores.

Los vehículos de todo tipo que circulen en territorio nacional deberán portar obligatoria y permanentemente el certificado de Seguros que acredite la validez de este seguro. El incumplimiento de esta disposición será sancionada de acuerdo a Ley.

Cuando la Ley condicione la persecución penal a una instancia particular o a cualquier forma de antejuicio, el Fiscal la ejercerá una vez que se produzca la instancia o la autorización por los medios que la Ley disponga, sin per-

juicio de realizar actos imprescindibles para conservar medios de prueba, El Fiscal se abstendrá de acusar cuando no encuentre fundamento para ello.

3.10. LEGISLACION COMPARADA

Para sustentar la presente investigación de tesis, es preciso citar legislaciones de países vecinos, mismos que dentro su normativa prevean la sanción penal para los peatones que incurran en delitos relacionados a los accidentes de tránsito, para lo cual a continuación a objeto de comparar con nuestra legislación se citara los siguientes países:

3.10.1. Legislación de La República Argentina

Artículo 84.- Será reprimido con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años, el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes de su cargo, causare a otro la muerte.

Artículo 94.- Se impondrá prisión de un mes a dos años o multa de mil pesos (\$ 1000) como mínimo y quince mil (\$ 15000) como máximo e inhabilitación especial por uno a cuatro años, al que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

3.10.2. Legislación de la republica del Perú

Artículo 111.- Homicidio culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

Cuando son varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de profesión, de ocupación o industria, la pena privativa de libertad será no menor de dos ni mayor de seis años e inhabilitación conforme al artículo 36º, incisos 4, 6 y 7. ⁽¹³⁾

“Artículo 111.- Homicidio Culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya Sistema Peruano de Información Jurídica Página 34 estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

La pena será no mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años."

Artículo 36.- Inhabilitación-Efectos

La inhabilitación producirá, según disponga la sentencia:
Sistema Peruano de Información Jurídica

¹³ Artículo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 27753, publicada el 09-06-2002, cuyo texto es el siguiente:

1. Privación de la función, cargo o comisión que ejercía el condenado, aunque provenga de elección popular;
2. Incapacidad para obtener mandato, cargo, empleo o comisión de carácter público;
3. Suspensión de los derechos políticos que señale la sentencia;
4. Incapacidad para ejercer por cuenta propia o por intermedio de tercero profesión, comercio, arte o industria, que deben especificarse en la sentencia;
5. Incapacidad para el ejercicio de la patria potestad, tutela o curatela;
6. Suspensión o cancelación de la autorización para portar o hacer uso de armas de fuego;
7. Suspensión o cancelación de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo; o
8. Privación de grados militares o policiales, títulos honoríficos u otras distinciones que correspondan al cargo, profesión u oficio del que se hubiese servido el agente para cometer el delito.

Artículo 124.- Lesiones Culposas

El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días multa.

La acción penal se promoverá de oficio y la pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días multa, si la lesión es grave.

La pena privativa de la libertad será no menor de tres años ni mayor de cinco años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presen-

cia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

La pena será no mayor de tres años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de cuatro años."

3.10.3. Legislación de la Republica de Colombia

Todos en algún momento asumimos el rol de peatones. Al pasear por la calle, no podemos evitar cruzar avenidas, esquivar vehículos o cederles el paso. En el Distrito Federal durante el 2006 se registraron 4.992 atropellos, con una estimación por gastos de 710.000.000 de pesos colombianos.

El nuevo Reglamento de Transito Metropolitano establece de manera detallada los derechos y obligaciones para el peatón y señala lo siguiente:

Art. 9) Los peatones y las personas con capacidades diferentes tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:

- I. En los pasos peatonales, la señal del semáforo así lo indique.
- II. Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía.
- III. Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando esta.
- IV. Los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en este haya peatones transitando aunque no dispongan de zona peatonal.

- V. Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento.
- VI. Vayan en comitivas organizadas o filas escolares.

ART. 10) LOS PEATONES DEBEN:

- I. Cruzar las vías por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles, locales o domicilios cuando solo exista un solo carril para la circulación.
- II. Utilizar los puentes o pasos peatonales a desnivel para cruzar la vía pública dotada para ello.
- III. Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo.
- IV. Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.

Asimismo, se establece que los peatones que incumplan las obligaciones de este Reglamento, serán amonestados verbalmente por los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.

3.10.4. Legislación de la Republica de Chile

El tránsito de los peatones deberá sujetarse a las siguientes normativas:

- 1. Por las aceras
- 2. En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán hacerlo por las bermas o franjas laterales de la calzada y por el costado izquierdo de ellas, enfrentando a los vehículos que circulen en sentido opuesto.
- 3. No podrán permanecer en calzadas de las calles o caminos.

4. Pasar las calzadas solo en los cruces y por los pasos para peatones. En las zonas urbanas, el peatón podrá también cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ese objeto.
5. En los caminos rurales solo podrán cruzar la calzada, cuando no haya vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad.
6. En ningún caso podrán cruzar la calzada en forma diagonal o por el área de intersección de las calzadas.
7. En los lugares regulados por Carabineros o semáforos, deberán respetar sus señales y no podrán iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que les sea indicado. El peatón que haya iniciado el cruce reglamentario, tendrá derecho a continuarlo no obstante se produjere un cambio en la señal y los conductores deberán respetar ese derecho

3.11. SIMILITUDES Y DIFERENCIAS ENTRE LAS LEGISLACIONES PENALES DEL PERU, ARGENTINA, CHILE Y COLOMBIA CON NUESTRA LEGISLACION PENAL.

Entre la legislación Penal de nuestro país y las legislaciones penales de las Repúblicas de Argentina, Peruana, Chilena y Colombiana, existen muchas similitudes ya que contemplan el homicidio y lesiones en accidentes de tránsito, pero lo que varia es la pena que imponen las diferentes legislaciones citadas y además podemos señalar que nuestro Código Penal legisla de una manera más puntual el homicidio y lesiones en accidentes de tránsito, ya que contiene un articulo especifico que tipifique esta conducta, en cambio las legislaciones de Argentina y Perú se ocupan del problema de una manera globalizada, pues lo incluyen dentro del homicidio y las lesiones cometidas por culpa, pero no tiene una tipificación específica.

CAPÍTULO IV. MARCO PRÁCTICO

DEMOSTRACION DE LA HIPOTESIS

4.1. INTRODUCCIÓN

La desgracia que enluta las vías urbanas y las carreteras interprovinciales, interdepartamentales e incluso internacionales, ofrece un número importante de preguntas que es necesario dilucidar, es inconcebible que en un país como el nuestro, existan estadísticas que señalen que por cada día se producen 3 muertos y 34 heridos. Este es un tema de Estado por excelencia, que implica su derivación en la ciudadanía en su conjunto, ya que nosotros, somos los usuarios del sistema y también las potenciales víctimas del mismo.

Para un análisis legal de las responsabilidades en el siniestro ocasionado por los accidentes de tránsito, se nos hace imperativo indagar primeramente sobre los hechos detonantes de la desgracia.

Todo accidente tiene una causa que corresponde al motivo fundamental por el cual se produce directamente el accidente de tránsito, existe a su vez otras causas secundarias que en muchas ocasiones tienden a crear consecuencias más graves, que la misma causa base, pero sin la cual estas jamás se hubiesen materializado, las causas primarias son las atribuibles a la vía, vehículo, medio ambiente, conductor y peatón, tema desarrollado en capítulos anteriores.

Respecto a las causas atribuibles a los conductores, el Estado a través de las autoridades correspondientes, aunque no con mucha profusión se preocupan de buscar medidas preventivas o políticas preventivas para reducir el índice de crecimiento de los accidentes y más se cuenta con normas que

determinan y sancionan su responsabilidad; lo que no ocurre con los peatones, que en la actualidad se limita a implementar ciertas medidas preventivas a través de una escasa campaña de educación vial que no está al alcance de toda la colectividad o ciudadanía, sus efectos son pobres o poco efectivos, los programas deben ser integrales, no meros parches.

4.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Como se ha demostrado mediante un exhaustivo análisis de las diferentes normativas correspondientes a la Constitución Política del Estado, Código Penal, Ley Orgánica de la Policía Boliviana, Ley 3988, no tenemos una normativa específica que esté relacionado a los peatones responsables o causantes de los accidentes de tránsito, con resultados funestos de muertos y heridos graves y gravísimos, lo que nos permite deducir que existe un vacío jurídico entre la legislación de tránsito y el Código Penal, este último que es un conjunto de disposiciones legales que definen la conducta delictiva o delitos y establece las penas, sólo estipula un tipo penal relacionado al conductor y por tanto cuando los operadores de justicia especialmente el **juez, no tiene un instrumento preciso o adecuado que le permita procesar a peatones responsables**, obligatoriamente tiene que dejarlo en la impunidad, en razón de que cualquier hecho de tránsito ocasionado o causado por un peatón no puede subsumir el hecho dentro del Código Penal, porque existe el vacío jurídico mencionado.

Si bien la ley 3988, ciertos artículos de responsabilidad penal tanto para conductores como para peatones, como también existe alguna norma jurídica que establece que en caso de accidentes con muertos y/o heridos graves y gravísimos deben ser tratados dentro la jurisdicción de la justicia ordinaria, en el caso de los accidentes donde el responsable es el peatón, estos casos quedan solo en conocimiento de los fiscales adscritos a la Unidad Operativa de Tránsito y si de alguna manera pasa a conocimiento de los juzgados co-

rrespondientes, por la razón expuesta de la imposibilidad de subsumir el hecho, se ven obligados a buscar ciertos mecanismos jurídicos basados en los principios generales del derecho, para poder absolver el caso, pero no pueden hacer que el peatón culpable llegue a ser privado de su libertad, muestra clara que por lo menos en la Penitenciaría de San Pedro de la Ciudad de La Paz, no ha existido ni existe un solo privado de libertad que sea peatón responsable de un accidente.

Este vacío jurídico tiene dos efectos connotados, el primero la impunidad y el segundo el índice de crecimiento de los accidentes de tránsito atribuibles a los peatones va en continuo crecimiento, por la sencilla razón de que no se tiene una norma sancionadora en caso de accidentes y si la ley 3988, en la teoría sanciona a los peatones infractores (transgresión o quebrantamiento de una regla sin provocar accidentes) en la práctica no se tiene ni un solo caso de peatón infractor sancionado.

Ahora, ante el hecho de no acatamiento a las normas de circulación y la omisión de sancionar esas conductas infractoras, emerge de manera muy acentuada la imprudencia, la negligencia y la inobservancia a las reglas de tránsito, que son causales de accidentes de tránsito provocadas o producidas por los peatones, a esto debemos sumar conductas temerarias y arriesgadas por parte de algunos peatones incluso suicidas por parte de muchos peatones jóvenes especialmente y por parte de transeúntes en manifiesto estado de ebriedad y que decir de niños de escasos años que por descuido de sus padres o tutores, son causantes de accidentes, por la sencilla razón de que aún no tienen el suficiente razonamiento de prevenir un peligro.

La fundamentación legal para incorporar un tipo penal en contra de los peatones responsables de la comisión de un accidente de tránsito considerado como delito culposos, tiene dos objetivos, el primero el de no dejar en la impunidad a los peatones causantes de accidentes de tránsito y el segundo

constituir esta propuesta como una política preventiva contra el índice de crecimiento de los accidentes.

4.3. ENCUESTAS

La encuesta es un instrumento cuantitativo de investigaciones social mediante la consulta a un grupo de personas elegidas de forma estadística, realizada con la ayuda de un cuestionario

En las poblaciones pequeñas por ejemplo, los trabajadores de una empresa, se pueden realizar encuestas censales, es decir, a todos los individuos de un colectivo, pero normalmente las encuestas se realizan mediante muestras estadísticamente representativas de una población mayor, para posteriormente extrapolar los resultados al conjunto de la población. Las encuestas se diferencian de otros métodos de investigación en que la información obtenida ya está de antemano preparada y estructurada. En este sentido, la encuesta presenta notables limitaciones, al restringir las posibilidades de obtener información a validar o refutar hipótesis previamente establecidas en el cuestionario, coartando el discurso de los entrevistados, y sin que resulte posible saber si existe información relevante que no se tiene en cuenta. Además, al tratarse de entrevistas individuales se pierde la riqueza de fenómenos que resultan de la intersección social.

Según la forma en que se obtienen los datos, las encuestas pueden ser presenciales, telefónicas o postales. Las encuestas presenciales administrativas cualificadas son las más fiables, exhaustivas y, también costosas.

Por su parte, las encuestas telefónicas permiten una gran rapidez en la obtención de datos a un bajo coste, pero presentan limitaciones respecto a la duración de la entrevista y un riesgo mayor de sesgo muestral. Los sesgos son

precisamente el principal problema a controlar en la realización de una encuesta; pueden provenir de errores muestrales, que dan como resultado una mayor presencia de un grupo de individuos con determinadas características. También se puede producir por errores en el cuestionario, que o bien inducen determinadas respuestas, o no tienen en cuenta todas las opciones posibles de los entrevistados.

En cualquier caso, la utilización masiva de las encuestas en procesos de toma de decisiones, tanto en el ámbito público como privado, ha supuesto una progresiva sistematización de los procesos de trabajo en este tipo de estudios y la creación de normas metodológicas y códigos deontológicos que tratan de asegurar su calidad y consistencia.

En la presente tesis sobre la responsabilidad del peatón tanto civil y penal en los accidentes de tránsito se ha tomado la previsión de considerar las encuestas realizadas en diferentes ámbitos tales como el Organismo Operativo de Tránsito, sectores de transportistas de servicio público, peatones investigadores.

4.4. ENCUESTA A CONDUCTORES

La presente encuesta es anónima en la identificación del encuestado. Favor llevar el formulario conforme a su criterio u opinión personal.

1. En su condición de conductor de vehículos motorizados, antes de salir a la vía pública.

a) ¿verifica los siguientes aspectos técnico mecánico relacionado con su vehículo?

Sistema eléctrico		Regular	Excelente
Sistema de frenos			
Sistema de dirección			
Sistema de amortiguación			
Llantas y neumáticos			
Estado general del vehículo			

b) ¿tomar previsiones sobre sus facultades y estado naturales como?

	Deficiente	Regular	Excelente
Vista conductores			
Oído conductores			
Educación peatones			
Conocimiento normativo			
Imprudencia peatones			

4.5. ENCUESTA A PEATONES

Esta encuesta dirigida a peatones usuarios de la vía, es anónima en la identificación del encuestado. Por favor solo mencione los siguientes datos.

Nombre de la Unidad

Cargo.....

1.- ¿En el uso de la vía, se considera los siguientes aspectos técnicos mecánicos del vehículo?

Legislación de tránsito

Usa el paso peatonal

Seguridad vial

Respetar las paradas

Conoce los semáforos

	nunca	A veces	siempre

4.6. ENCUESTA A INVESTIGADORES

Esta encuesta está dirigida a los investigadores de Accidentes de Tránsito, es anónima en la identificación del encuestado. Por favor solo mencione los siguientes datos.

Nombre de la unidad Cargo.....

En la investigación de accidentes de tránsito, se considera los siguientes aspectos técnicos del vehículo.

	En ningún caso	En casos leves	En todos los casos
Sistema eléctrico			
Sistema de frenos			
Sistema de dirección			
Sistema de amortiguación			
Llantas			
Estado general del vehículo			

En la evaluación de los accidentes de tránsito, respecto a la personalidad del conductor, consideran los siguientes puntos.

Facultades físicas y responsabilidad de peatones

	En ningún caso	En caso leves	Graves y gravísimos
Vista			
Oído			
Educación peatones			
Conocimiento de la norma			
Imprudencia			

	En ningún caso	En casos leves	Graves gravísimos	En todos los casos
Facultades mentales y nerviosas				
Condiciones psíquicas				
Condiciones mentales				
Inteligencia				

Aptitudes técnicas

	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los casos
Capacidad				
Observación				
Pericia Percepción de las condiciones de la vía				
Atención y resistencia a la distracción				
Distracción				

Actitudes del conductor

	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los casos
Prisa innecesaria				
Actos irresponsables				
Acrobacias con el vehículo				
Extralimitarse				

Fallas humanas

Polarización emocional
 Infracción a la ley 3988
 Alcoholismo
 Velocidad inadecuada
 Sueño
 Enfermedades

	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los casos

El peatón responsabilidad

En uso de la vía
 Conocimiento de la norma
 Respeto a la señalización

	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los casos

En la investigación de accidentes de tránsito relativo a la vía toma los siguientes aspectos

Trazado de la vía
 Estado de la calzada
 Características
 La señalización
 Intensidad del tráfico

	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los caso

4.7. ENCUESTA A CONDUCTORES

Lugar Plaza mayor, plaza tejada Sorzano, plaza del estudiante.

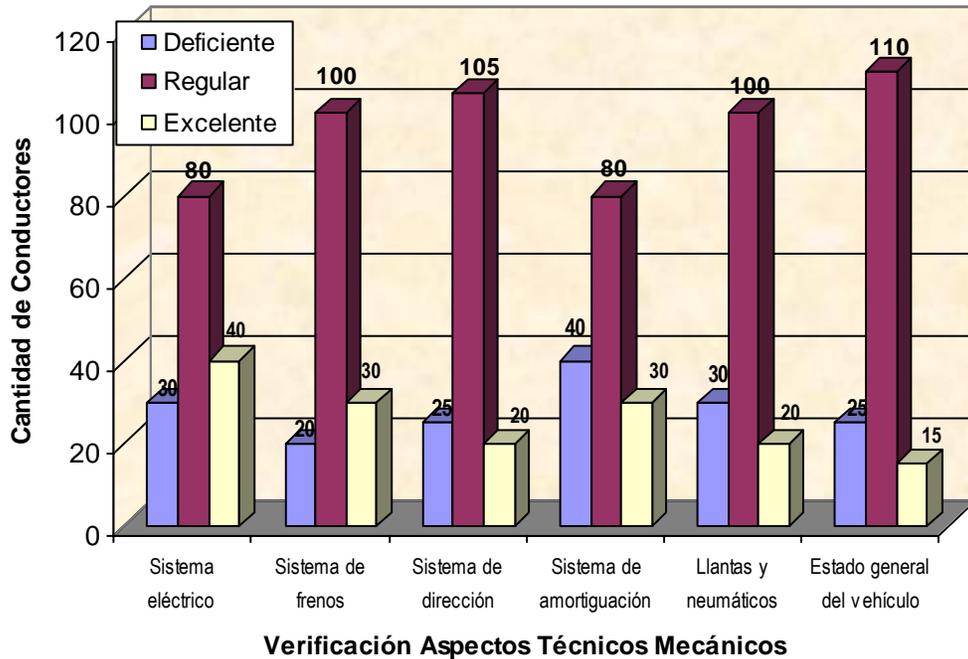
Día y fecha 10 y 11 de octubre 2011

Número de conductores 150 encuestados

Luego del trabajo de recopilación de datos encuestados, previa evaluación y análisis se obtuvo los siguientes resultados.

- a) En su condición de conductor de vehículos motorizados antes de salir a la vía pública, verifica los siguientes aspectos técnico mecánicos relacionado a su vehículo.**

DETALLE	Deficiente	Regular	Excelente	Total
Sistema eléctrico	30	80	40	150
Sistema de frenos	20	100	30	150
Sistema de dirección	25	105	20	150
Sistema de amortiguación	40	80	30	150
Llantas y neumáticos	30	100	20	150
Estado general del vehículo	25	110	15	15
Total	170	575	155	900
Total porcentual	18,9%	63,9%	17,2%	100%



b) Toma previsiones sobre sus facultades y responsabilidad de los, peatones.

DETALLE	Deficiente	Regular	Excelente	Total
Vista conductores	35	90	25	150
Oído conductores	20	35	95	150
Educación peatones	90	40	20	150
Conocimiento normativo peatones	80	30	40	150
Imprudencia peatones	110	30	10	150
Total	335	225	190	750
Porcentaje	44.7%	30.0%	25.3%	100%

4.8. ENCUESTA PEATONES

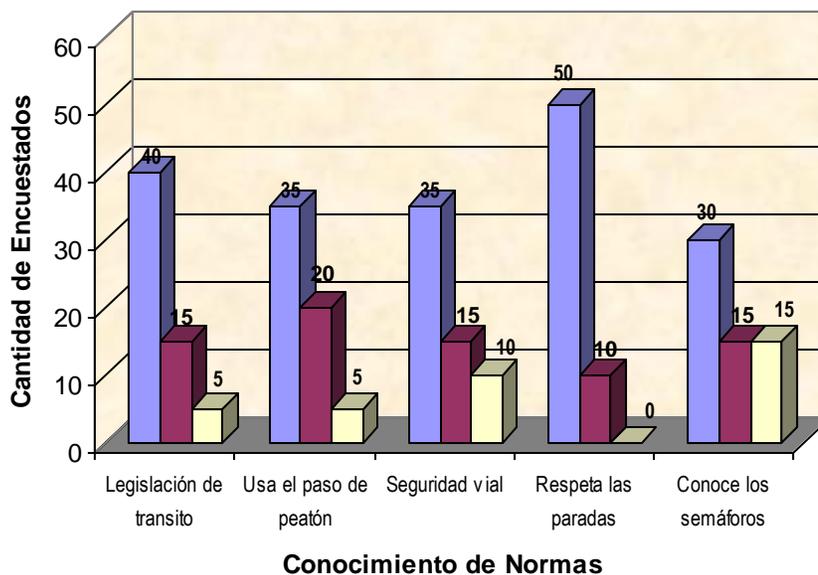
No de encuestados: 60

Lugar de la encuesta: Estadio, plaza mayor, prado

Periodo de encuesta: Agosto y septiembre del 2011

Ocupación de los encuestados: Profesionales, estudiantes, alumnos

DETALLE	Deficiente	Regular	Excelente	Total
Legislación de tránsito	40	15	5	60
Usa el paso de peatón	35	20	5	60
Seguridad vial	35	15	10	60
Respetar las paradas	50	10	0	60
Conoce los semáforos	30	15	15	60
Total	190	75	35	300
Porcentaje	63.3%	25.0%	11.7%	100.0%



4.9. ENCUESTA A INVESTIGADORES DE LA DIVISION DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

Nro. de encuestados : 10 funcionarios policiales de Div. Accidentes.

Lugar de la encuesta : Operativo de Tránsito.

Periodo de la encuesta: Noviembre 2011.

Las encuestas se realizaron a doce de los investigadores que no es la totalidad del personal, ya que se seleccionó de acuerdo a los años de experiencia y servicio en la Div. De Accidentes de Tránsito.

Sobre aspectos relacionados a la investigación de Accidentes de Tránsito, plasmada en un cuaderno y que cuyo s protagonistas son vehículos y peato- nes se pudo obtener los siguientes datos:

DETALLE	En ningún caso	En casos leves	Graves y gravísimos	En todos los casos	Total
Técnico mecánico	0	0	0	12	12
Facultades físicas	0	0	0	12	12
Facultades mentales	1	0	6	6	12
Aptitudes técnicas	1	0	4	7	12
Actitudes del conductor	0	0	5	7	12
Desconocimiento de la	0	0	6	6	12
Sueño , cansancio	0	0	1	11	12
Relativo a la vía	0	0	9	2	12
Relativo al medio ambien-	0	0	8	4	12
Responsabilidad del pea-	12	0	0	0	12
Total	14	0	39	67	120
Total porcentual	11.7%	0.0%	32.5%	55.8%	100.0%

Los técnicos investigadores de accidentes de tránsito en el momento de realizar la evaluación (previa reconstrucción del accidente) al realizar su informe técnico ponen en práctica muchos parámetros o indicadores relacionados con el accidente de tránsito, entre ellos los referidos al vehículo, a la vía, al medio ambiente y al elemento persona entre ellos el conductor, indicadores que son registrados median un report, técnico o el mismo informe preliminar y en conclusiones, sin embargo existen algunos parámetros que por la naturaleza del accidente o por la mayor y menor gravedad del mencionado hecho no son considerados en la determinación de las causas y circunstancias; es ahí donde radica las respuestas a las preguntas establecidas en la planilla o formularios de la encuesta y de acuerdo se puede concluir lo siguiente; que de todos los casos donde se encuentran involucrados los peatones en los accidentes de tránsito ya sea por imprudencia, no respetar la norma, no uso del paso de peatón, no respetar el semáforo no son tomados en cuenta en la responsabilidad civil y penal en los accidentes de tránsito, puesto que arguyen que nunca lo hicieron y que la mayoría se da a la fuga, así mismo si bien hacen notar en los informes cuando un peatón por imprudencia o no respetar la norma llega a resultar herido este en ningún caso pasa en calidad de imputado solamente lo mencionan como víctima.

CAPITULO V

CASUÍSTICA SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO

5.1. FUNDAMENTACION PRÁCTICA

Es innegable que las fallas mecánicas en los vehículos (frenos, neumáticos, luces, dirección y otros) son frecuentes en los accidentes tránsito, pero también influyen factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, nieve hielo), así como el diseño de las vías públicas (obstrucciones viales, deficiencia de trazado, anchura, falta de adecuación de señales, volumen e intensidad del tráfico); pero sin embargo el factor humano es el que tiene mayor responsabilidad por su negligencia y/o inobservancia a las normas de tránsito.

Por estas consideraciones, insistimos en que es de imperiosa necesidad que nuestros legisladores, nos provean de Leyes o normas que regulen la conducta de los peatones en los accidentes de tránsito.

5.2. CASUISTICA DE ACCIDENTES DE TRANSITO DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS PEATONES.

A objeto de sustentar la hipótesis del presente trabajo de investigación, a continuación se detallaran casos de accidentes de tránsito, donde los protagonistas son los peatones, quienes según la determinación técnica de los investigadores tienen una responsabilidad directa del 100%, sin embargo a la hora de las conclusiones, los casos solo quedaron en conocimiento de los Fiscales, no pudiendo ser remitido a una instancia superior como son los juzgados, por no existir un tipo penal que subsuma la culpabilidad del peatón en los accidentes de tránsito.

CASUISTICA SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO

Caso No. 0420/2007

ANOTACIONES PRELIMINARES

Naturaleza del hecho: ATROPELLO CON MUERTE

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

El día viernes 25 de mayo a horas 20.00, el hecho de tránsito de acuerdo a la versión del protagonista y otros testigos, se habría suscitado en circunstancias que el vehículo protagonista, conducido por el Sr. Alejandro Cazzal Carafa, circulaba por la referida avenida en sentido de bajada, al llegar a la altura de la calle 10 de Calacoto, se ve sorprendida por el cruce imprevisto de las dos peatones, Sra. Rosmery Sánchez Cruz de Copa y Menor Carolina Mery Copa Sánchez, llegando a atropellarlas, con la parte anterior del motorizado.

DETERMINACIÓN TÉCNICA

En mérito a las investigaciones y estudios realizados, el investigador técnico establece que:

El hecho de tránsito se enmarca en lo que determina el Art. 154 del C.N.T. (ACCIDENTES CULPOSOS) y su correspondiente inobservancia a los artículos: Art. 76 inciso a) del Código Nacional de Tránsito (REGLAS DE CIRCULACIÓN), concordante con el Art. 154 (OTRAS NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN), el Art. 157 (PRECAUCIÓN) y el Art. 403 (LEY DE LA CALZADA) del Reglamento de CNT. Imputables a los peatones, Sra. Rosmery Sánchez Cruz de Copa, y Carolina Mery Copa Sánchez. Art. 96 (PRECAUCIÓN) del Código Nacional de Tránsito, imputable al conductor Sr. Alejandro Cazzal Carafa.

COMENTARIO

Toda la responsabilidad recae en los peatones por no observar las normas de circulación, establecidas como causa en el Art. 154 del Código de Tránsito.

CASO NO. 0959/2008
ANOTACIONES PRELIMINARES

Naturaleza del hecho: ATROPELLO A PEATÓN SEGUIDA DE MUERTE

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

A horas 08:50 a.m. aproximadamente de fecha 31 de Marzo de 2008 años, en la carretera a Oruro, altura puente Vela, se suscito ATROPELLO A PEATÓN SEGUIDA DE MUERTE, protagonizado por el señor FÉLIX MATÍAS FLORES, conductor el minibús con placa de control 1210-BPT, el mismo que circulaba por la carretera a Oruro de la Ceja de El Alto con destino hacia la localidad de Ventilla y al llegar a inmediaciones del puente Vela, atropello al peatón identificada posteriormente como FELICIDAD DÍAS COPA DE QUISPE, de 57 años, Según informe 172/08 caso IDIF-4005-08-LP, se detecto 0,8 g/l de alcohol en muestra de sangre de la occisa, misma que cruzaba la vía en forma transversal de izquierda a derecha con relación al conductor, de forma imprudente bajo efecto de bebidas alcohólicas y el conductor debido a la falta de visibilidad y ante una vuelta intempestiva y sorpresiva de la víctima cuando ya prácticamente había cruzado la calzada, impacto en la humanidad del peatón con la parte frontal de su estructura.

DETERMINACIÓN TÉCNICA

El investigador asignado al caso, llega a la siguiente determinación técnica:

Que el presente hecho, se encuentra tipificado dentro de lo que establece el Art. 154 (ACCIDENTE CULPOSO) del C.N.T. al hecho, por la inobservancia de los artículos: Art. 96 del C. N. T. (PRECAUCIÓN) Imputable al señor Félix Matías Flores, conductor del minibús placa 1210-BPT y Art. 76 del C. N. T. (REGLAS DE CIRCULACIÓN), Art. 154 del R. C. N. T. (OTRAS NORMAS DE CIRCULACIÓN), Art. 157 del R. C. N. T. (PRECAUCIÓN) y Art.

403 del R. C. N. T. (LEY DE LA CALZADA). Imputables a la señora peatón Felicidad Días Copa de Quispe

COMENTARIO

En el presente caso se observa una total responsabilidad del peatón por lo siguiente: la señora peatón se encontraba en las vías en manifiesto estado de ebriedad, cuando se encontraba en la calzada ya para terminar de cruzar la misma imprudentemente vuelve hacia atrás y sorprende al conductor, quien ya no tiene tiempo suficiente para evitar el atropello.

CASO No. 2635/2008
ANOTACIONES PRELIMINARES

Naturaleza del hecho: ATROPELLO A PEATONES CON MUERTE

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

A horas 15:10 p.m. aproximadamente de fecha 6 de Septiembre de 2008 años, en la avenida 6 de Marzo altura pasarela planta YPFB, de la zona Senkata, se suscito un hecho de Transito ATROPELLO A PEATONES, protagonizado por el señor Edgar Heriberto Carrillo Carrillo, con grado de influencia alcohólica 0.0 g/l NO DETECTADO CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL conductor del camión con placa de control 791-NCP, el mismo que se circulaba por la avenida 6 de Marzo en sentido de subida y al llegar a la altura de YPFB (planta Senkata), atropello a los peatones: Sabina Gutiérrez Guampo de 29 años, la menor Soledad Dio Mamani de 11 años, el menor Flamarion Dio Gutiérrez de 2 años.

Los mismos que cruzaban la vía en forma transversal de derecha a izquierda con referencia al conductor, y debido a una mala maniobra que realizaron los peatones en cruzar por encima de los bloques de concreto ubicados en la parte central de la vía, que divide el sentido de circulación para vehículos, la madre no logro controlar el peso de su cuerpo y mas el peso de la garrafa de GLP que se llevaba en sus espaldas (cargado) llego a caer sobre la capa asfáltica de la vía y en el intento de ayudar, sus hijos se tropezaron con el cuerpo de su progenitora, también llegando a caer y por la velocidad que imprimía a su motorizado el conductor protagonista, mas la falta de espacio para realizar alguna maniobra evasiva, impacto a los tres peatones en forma frontal para evitar mayores daños, según versión del conductor venia otro vehículo a su lado derecho lleno de pasajeros razón por lo cual no pudo cambiar de carril para esquivar a sus casuales victimas.

DETERMINACIÓN TÉCNICA

Que el presente hecho, se encuentra tipificado dentro de lo que establece el Art 154 (ACCIDENTE CULPOSO) del C.N.T. al hecho, por la inobservancia de

los artículos: Art. 96 del C. N. T. (PRECAUCIÓN). Imputable al señor Edgar Heriberto Carrillo Carrillo, conductor del camión con placa de control 791-NCP; Art. 76 inciso b) del Código Nacional de Tránsito (REGLAS DE CIRCULACIÓN), Art. 154 (OTRAS NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN) del C.N.T., Art. 157 (PRECAUCIÓN) del Reglamento de CNT y Art. 403 (LEY DE LA CALZADA) del Reglamento del C.N.T., Imputables a la señora Sabina Gutiérrez Guampo, madre de los dos menores.

COMENTARIO

Una imprudencia incluso negligencia de parte de la madre causa el hecho de tránsito, al no observar que las barreras de seguridad colocadas, son precisamente para evitar el paso de peatones, por tanto el hecho es de exclusiva responsabilidad de la señora peatón.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Desde el primer Reglamento de Tránsito que data del año de 1938, hasta el Código Nacional de Transito mediante Decreto Ley No. 10135 de 16 de febrero de 1973 elevado a rango de Ley No. 3988 en fecha 18 de diciembre del 2008, se encuentra inserto las responsabilidades tanto civil y penal que tiene el conductor como el PEATON que es el tema que nos interesa, pero en una mayoría de las investigaciones pese que esta normado no se toma en cuenta las mismas, por estas consideraciones a continuación como corolario de nuestro trabajo, previo un análisis y evaluación de los antecedentes teóricos, legales, estadísticos, entrevistas, encuestas y otros para el sustento de la presente tesis, se llega a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

6.1. CONCLUSIONES

1. La Constitución Política del Estado establece dentro del Título II de los Derechos Fundamentales y Garantías, en el Artículo 15 el derecho a la vida y la integridad física y psicológica, derecho constitucional que es vulnerado por los accidentes de tránsito que traen como consecuencia muertos y heridos, muchas veces irreversibles, con el consiguiente perjuicio económico e impacto social tanto al Estado, sociedad y la familia.
2. El Código Penal Boliviano, establece un tipo penal que sanciona a los conductores de vehículos motorizados culpables de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más personas accidentes, con agravante cuando el mencionado conductor se encuentra en estado de ebriedad, pero no así para peatones que también muchas veces son culpables de la comisión de un accidente.
3. La Ley 3988, Código de Tránsito, en el tema de responsabilidades esta-

blece normas en caso de accidentes dolosos o culposos, determinando que los peatones culpables serán responsables civil y penalmente de los daños que resulten a las personas o las cosas y la presunción de culpabilidad del peatón, cuando el accidente se produzca en la calzada.

4. El Reglamento del Código de Tránsito, estipula que, **cuando 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.** Asimismo determina que, 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 e instituye que, 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.
5. La ley 3988, establece ciertos artículos de responsabilidad para peatones insuficientes para poder procesar a un peatón responsable de un accidente con muertos y heridos. Asimismo, existe alguna norma jurídica que establece que en caso de accidentes con muertos y/o heridos graves y gravísimas deben ser tratados dentro la jurisdicción de la justicia ordinaria, en el caso de los accidentes donde el responsable es el peatón, estos casos quedan solo en conocimiento de los fiscales adscritos a la Unidad Operativa de Tránsito, porque existe un vacío jurídico entre la legislación de Tránsito y el Código Penal.
6. Ese vacío jurídico surte dos efectos relevantes, el primero la impunidad y el segundo el índice de crecimiento de los accidentes de tránsito atribuibles a los peatones que va en continuo crecimiento, en razón de que no se tiene un tipo penal sancionador en caso de accidentes provocados por peatones, en este entendido concluimos que este vacío crea en los peato-

nes un ambiente de no me importismo y creando un riesgo en la seguridad vial. Además, ese vacío jurídico es fuente de la inequidad e injusticia con respecto al conductor, quien en caso de accidentes con muertos y heridos, puede ser procesado de acuerdo con el Código Penal vigente.

7. El Comando General de la Policía Nacional, registra estadísticamente durante el quinquenio 2005 - 2010 la cantidad de 170.219 casos de accidentes en general de los cuales corresponde a los atropellos 26.141 casos, como consecuencia de este hecho calificado como atropello resultaron 2.047 personas fallecidas y 27.587 personas heridas. Asimismo, se llega a establecer que los peatones causan el 9.43 % del total de accidentes ocupando el segundo lugar como causante después de los conductores.
8. Las encuestas realizadas a conductores, peatones, funcionarios de juzgados y fiscalía, policías, estudiantes universitarios y otros, muestran un criterio mayoritario del 91 % de sancionar a los peatones culpables de la producción de accidentes con muerte de personas y heridas graves y gravísimas; asimismo, para poder procesar a dichos peatones el 93 % manifiesta que es necesario implementar en el Código Penal Boliviano un tipo penal que sancione penalmente a los peatones culpables.

Asimismo, a fin de facilitar, coadyuvar y fortalecer la propuesta de la tesis presente establecemos las siguientes:

6.2. RECOMENDACIONES

1. En la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Incorporar en el Artículo 158 dentro de las atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, el de aprobar leyes en materia de seguridad del estado, seguridad ciudadana, seguridad vial, como política preventiva de estado contra esos flagelos que está cobrando muchas víctimas y causando impactos de carácter económico y social, atentatorio a los intereses de nuestro país

y de sus habitantes.

2. Proponer una Ley Especial de Accidentes de Tránsito, cuyo contenido este enmarcado dentro de la temática de las responsabilidades no solo del conductor o del peatón, sino también que involucre responsabilidades de mecánicos, importadores de vehículos, fabricantes de vehículos, responsabilidades de los funcionarios de tránsito encargados del control y regulación del tráfico de vehículos y peatones, responsabilidades de las instituciones públicas y privadas que estén vinculados con aspectos viales como la Administradora Boliviana de Caminos y Prefectura en zonas rurales, las Alcaldías en zonas urbanas y otros.
3. El Decreto Supremo N° 29293 de 3 de octubre de 2007 Plan Nacional de Seguridad Vial de Carreteras por el periodo 2007 – 2011, si bien constituye una política de seguridad ciudadana, que la Policía Boliviana, ejecuta este plan para que los pasajeros de transporte Interdepartamental y Provincias puedan tener seguridad en sus viajes; proponer una ampliación generalizando el campo de acción a toda la población de conductores, pasajeros y peatones y no solo sea un plan de 4 a 5 años, sino tenga vigencia permanente.
4. Exigir el cumplimiento del Art. 191 de ley 3988 Código de Tránsito que dice: “Las Autoridades de Educación incluirán en los programas oficiales de los niveles básico e intermedio la asignatura correspondiente a la enseñanza en materia de tránsito” y sea incorporado en la nueva legislación educativa, cumpliendo de esta manera con el Art. 100 de la Ley General de Transportes.

**PROPUESTA DE LEY QUE IMPLEMENTA EL ART. 261BIS
(HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE
TRANSITO PRODUCIDAS POR EL PEATON)**

ANTECEDENTES

Nuestra legislación (Código Penal) actualmente prevé el Artículo 261 (**HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**), misma que establece que, el que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionada con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de cinco a ocho años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación definitiva

Este artículo, no prevé la sanción para el peatón, objeto de estudio del presente trabajo de investigación, únicamente sanciona a los conductores, lo que demuestra que existe un vacío jurídico y un desequilibrio o desproporción legal, entre la responsabilidad del peatón y del conductor, siendo que el peatón también cumple con casi todos los requisitos analizados en el presente artículo, excepto la tenencia del medio de transporte motorizado, y los mismos son:

1. La culpabilidad
2. La producción de muertos y heridos
3. Dependencia de alcohol o estupefacientes

EXPOSICION DE MOTIVOS

La presente propuesta la realizo en mi condición de estudiante de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, preocupado por el alto índice de accidentes de tránsito en nuestro país y el mundo, en muchos casos debido al mal comportamiento de los peatones en la via publica, atentando contra su vida y la

vida de los demás, porque no se adecuan a las normas de circulación y Reglamento de Tránsito, sancionarlos sería una buena medida que pondría fin o por lo menos reduciría los riesgos que crean en las vías.

En aras de una correcta administración de justicia y por el principio de igualdad ante la Ley, cualquier responsable de un accidente de tránsito, **CONDUCTOR – PEATON – MECANICO – IMPORTADOR DE VEHICULO**, etc, debe ser sancionado penal y civilmente, sin embargo en la actualidad no ocurre eso, ante la falta de una normativa adecuada, donde este implícito de manera específica la sanción para los peatones causantes de accidentes de tránsito.

Habiendo revisado minuciosamente el Código Penal boliviano, se ha establecido que nuestra normativa no prevee la sanción para el peatón, por ende es menester que nuestros legisladores nos proporcionen o proyecten leyes que cubran los vacíos jurídicos existentes en la actualidad, respecto a la sanción para los peatones. Por estas consideraciones, a continuación haremos conocer nuestra propuesta de Ley, que de seguro si es tomado en cuenta por los legisladores, reducirá de gran manera el alto índice de accidentes de tránsito, por ende se protegerá la vida humana.

ANTEPROYECTO DE LEY
DEL..... de..... DE 2013
EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Por cuanto el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Estado promulgada el 25 de febrero de 2009, en el Artículo 15 establece que, toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física y psicológica;

Que, el Código Nacional de Tránsito elevado a rango de Ley No. 3988 del 18 de diciembre de 2008, en el Capítulo IV De las Responsabilidades, en el Artículo 161 establece que en caso de accidentes dolosos o culposos por los cuales resulten dañadas las personas y las cosas, son penal y civilmente responsables los conductores, auxiliares, peatones, usuarios, propietarios o terceros, sea como autores, autores mediatos, instigadores o cómplices.

El Artículo 165 del mismo Código, establece la responsabilidad del Peatón, cuando el accidente ocurra en la calzada entre un peatón y un vehículo se presume la culpabilidad del peatón.

Que, el Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado mediante Resolución Suprema No. 187444 de 8 de junio de 1978, en el Capítulo IV De las Responsabilidades, en el Artículo 399 establece: la 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".

Asimismo, el Artículo 402 (Reparación de daños por el Peatón) determina que, "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. Y el artículo 403 (Ley de la Calzada) instituye que, 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.

Que, el Código Penal Boliviano establece en el Artículo 261 (**HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**), establece que, el que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de cinco a ocho años e inhabilitación definitiva

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista. Asimismo, determina que, si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años.

Que, en el último quinquenio 2005 - 2009 en Bolivia se ha registrado un incremento de accidentes con un alto índice porcentual, dejando como saldo lamentable muertos y heridos en muchos casos irreversibles.

Que, es misión fundamental del Estado Plurinacional, proponer políticas y estrategias de seguridad, a través de leyes de protección en el área de la Seguridad Ciudadana y Vial.

POR TANTO

DECRETA:

Artículo Primero.- Incorporar en el Código Penal Boliviano, el Artículo 261bis que a la letra dice: (**HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS POR EL PEATÓN**). El peatón que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves

o gravísimas de una o más personas ocasionadas mediante un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años"

Artículo Segundo.- Se incorporan en el Código Penal boliviano los límites jurídicos y técnicos para establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito, en un artículo 261 que deberá quedar redactado de la siguiente manera:

El homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito deberán ser determinados por el Juez, en base al informe circunstanciado y fundamentado de la Unidad Operativa de Tránsito, para establecer la responsabilidad del conductor, el peatón o los propietarios de los vehículos y empresas de transporte, a parte de los demás datos del proceso establecidos en el Código Penal en los artículos 37 y 39.

Remítase al Poder Ejecutivo para fines constitucionales

Sala de Sesiones del H. Congreso Nacional

La Paz,.....mayo de 2013

BIBLIOGRAFIA

- ☞ MANUAL DE INGENIERIA DE TRANSITO, Guido Radalet Eguez, Ingeniero Civil, Impreso en Argentina por los Talleres Gráficos Mundial S.R.L.
- ☞ Aliaga Romero Iván Mauricio Apuntes de Criminología. T.T. Ed. Offset Prisa Ltda. La Paz – Bolivia. 1999.
- ☞ Apuntes de Derecho Penitenciario Dr. Abraham Aguirre. Gestión 2006.
- ☞ Aquino Huerta Armando. Derecho Penal Boliviano III Tomos. 1ra. Ed. La Paz – Bolivia 2002-2003.
- ☞ Beltrán Gambier y Alejandro Rossi Derecho Administrativo Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires Argentina 2000.
- ☞ Constitución Política del Estado, ED. U.P.S. La Paz – Bolivia 2001.
- ☞ Ley Orgánica de la Policía Nacional
- ☞ Código Nacional de Transito, Decreto Ley N° 10135 de 16 de febrero
- ☞ Ley de Ejecución Penal y Supervisión ED. U.P.S. La Paz- Bolivia 2005.
- ☞ Código De Procedimiento Penal. Ed, U.P.S. La Paz – Bolivia 2001.
- ☞ Código de Ejecución Penal y Sistemas Penitenciarios, de Perú, Argentina, Brasil, Venezuela y México. Internet.
- ☞ Cajías K. Huascar, Criminología Ed. Juventud T.T. La Paz – Bolivia 1978.
- ☞ Loza Balsa Gregorio. El Derecho Penal en Bolivia Editor Gregorio Loza Balsa Impresoras Editorial Universitaria U.M.S.A. 2001.
- ☞ Villaroel Carlos Jaime. Derecho Procesal Penal, Editorial Juventud, La Paz – Bolivia 2002.

- ☰ Villamor Lucía Fernando. Derecho Penal Boliviano Parte General y Parte Especial, Editorial Popular La Paz Bolivia 2003.
- ☰ Reglamento de Ejecución de Penas Privativas de Libertad E.U.P.S. La Paz- Bolivia 2005.
- ☰ Tomás Molina Céspedes Derecho Penitenciario, 2 da. Ed. Gráfica “JV”, Cochabamba – Bolivia, 2006, Pág. 119
- ☰ Guillermo Cabanellas, diccionario de Derecho Usual, Editorial Haliasta Buenos. Aires. Argentina. 2006.
- ☰ Walter Flores Torrico, Huáscar Cajias K. y Benjamín Miguel, apuntes de Derecho Penal Boliviano, segunda Edición, Ed. Juventud, La Paz - Bolivia 1966, Pág. 34
- ☰ Luís Rodríguez Manzanera Derecho Penal, Parte General Ed. Porrica, México, 1997 Pág. 160 y sig.
- ☰ Luís Jiménez de Azúa, La Ley y el Delito, Ed. Aguilar, Madrid España.
- ☰ Eugenio Cuello Calón, Derecho Penal, Ed. Aguilar, Madrid España 1982 Pág. 204.
- ☰ Dr. Jorge Haddad, Derecho Penitenciario Ed. Ciudad Argentina Buenos Aries 1999.
- ☰ Drs. José Daniel Cesano, Estudios de Derecho Penitenciario Ed. Ediar Buenos Aires Argentina, 2003.
- ☰ Miguel Harb Benjamín, Derecho Penal I Parte General Ed. Juventud 2006