

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

**TESIS DE GRADO**

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“PROPUESTA JURÍDICA PARA PROHIBIR LA UTILIZACIÓN  
DE LA VÍA PÚBLICA EN CARRETERAS DEL EJE TRONCAL  
DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ EMERGENTE DE  
MANIFESTACIONES SOCIO CULTURALES, ENTRADAS  
FOLKLÓRICAS Y PROCESIONES PARA PREVENIR  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

**POSTULANTE : Univ. Quispe Zacarias, Wily**

**TUTOR : Dr. Fernandez Daza, Roberto**

**La Paz – Bolivia  
2013**

*Dedicatoria...*

*A mis padres: Domingo y Carmen por darme la vida e inculcarme valores y principios que rigen mi diario vivir y por la paciencia que tienen al apoyarme siempre en mis pretensiones académicas.*

*A mi hermana: Remedios y su esposo Fidel por auxiliarme de manera incondicional y depositaron su confianza en mi persona.*

*Agradecimientos...*

*A Dios el Supremo creador guía  
permanente de mi vida*

*A la Universidad Mayor de San Andrés  
por la oportunidad que me ha brindado*

*Por el gran apoyo y guía en la elaboración  
de la presente investigación y por compartir sus  
conocimientos en el camino de las ciencias  
jurídicas, agradezco de sobremanera en primer  
lugar al Dr. Roberto Fernández Daza, quién me  
coadyuvo con su tutoría.*

*También a mis buenos compañero de estudios A.  
Miguel Balcázar y Renán Yajra Condori,  
finalmente a todos mis compañeros de aula con  
quienes compartimos conocimientos en el camino del  
derecho.*

*Gracias...*

## RESUMEN

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

En Bolivia, la características en la evolución de su perfil epidemiológico más algunas evidencias encontradas, inducen a pensar que el problema de accidentes de tránsito constituye un serio desafío para la salud pública debido a las características contextuales del país entre las que se destacan las condiciones culturales, las deficiencias de infraestructura vial, deficiencias de educación de la población y las características topográficas donde se ubican las ciudades, caminos y carreteras Inter departamentales.

Esta preocupación ha motivado la elaboración de la presente investigación a fin de identificar la situación de los accidentes de tránsito que ocurren en las carreteras por causas en las cuales la imprudencia peatonal es un factor en la cual ciertas manifestaciones culturales como entradas folclóricas, invaden estas vías de alta velocidad, provocando las condiciones para que se den accidentes con consecuencias nefastas tal cual ocurrió en la carretera de La Paz - Desaguadero; conocimiento que seguramente contribuirá a emprender acciones en una marco de integralidad y multisectorialidad respecto a la seguridad vial en el país para prevenir estos hechos..

No cabe duda, como lo señala la Organización Mundial de la Salud, que la seguridad vial no es accidental sino el resultado consciente de numerosos sectores y actores incluyendo la sociedad en su conjunto para su prevención. Por ello, esta investigación, aparte de propiciar derechos para regular y prohibir el uso de carreteras del eje troncal del departamento de La Paz por manifestaciones culturales como una medida preventiva y que proporciona los mecanismos necesarios para la toma de decisiones en niveles correspondientes dentro de la propuesta.

**PROPUESTA JURÍDICA PARA PROHIBIR LA UTILIZACIÓN DE  
LA VÍA PÚBLICA EN CARRETERAS DEL EJE TRONCAL DEL  
DEPARTAMENTO DE LA PAZ EMERGENTE DE  
MANIFESTACIONES SOCIO CULTURALES, ENTRADAS  
FOLKLÓRICAS Y PROCESIONES PARA PREVENIR  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**ÍNDICE GENERAL**

|   | <b>Pág.</b> |
|---|-------------|
| Dedicatoria.....  | ii          |
| Agradecimientos... ..   | iii         |
| RESUMEN .....   | iv          |
| ÍNDICE GENERAL .....  | v           |
| <br>  |             |
| <b>DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>                           | <b>1</b>    |
| <br>  |             |
| 1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA .....                              | 2           |
| 2. PROBLEMATIZACIÓN .....   | 3           |
| 3. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....                                     | 3           |
| 3.1. Delimitación temática .....                                  | 3           |
| 3.2. Límite temporal.....   | 4           |
| 3.3. Límite espacial.....   | 4           |
| 4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA .....                             | 4           |
| 4.1. Fundamentación.....  | 4           |
| 4.2. Importancia .....  | 5           |
| 5. OBJETIVOS DEL TEMA .....                                       | 6           |
| 5.1. Objetivo General.....  | 6           |
| 5.2. Objetivos Específicos.....                                   | 6           |
| 6. MARCO DE REFERENCIA .....                                      | 6           |
| 6.1. Marco Histórico .....  | 6           |
| 6.2. Marco Teórico.....   | 8           |
| 6.2.1. Marco Teórico General .....                                | 8           |
| 6.2.1.1. Derecho a la seguridad humana .....                      | 8           |
| 6.2.2. Marco Teórico Especifico.....                              | 11          |
| 6.2.2.1. Uso del dominio público .....                            | 11          |
| 6.2.2.2. Utilizaciones privativas conforme con la afectación..... | 15          |
| 6.2.2.3. El dominio público en carreteras.....                    | 15          |
| 7. HIPÓTESIS DE TRABAJO.....                                      | 16          |
| 7.1. Variables .....  | 16          |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| 7.1.1.   | Variable independiente .....  | 16        |
| 7.1.2.   | Variable dependiente.....   | 16        |
| 7.1.3.   | Nexo Lógico.....  | 16        |
| 8.       | <b>MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS.....</b>                   | <b>17</b> |
| 8.1.     | Tipo de Estudio .....   | 17        |
| 8.2.     | Diseño de investigación .....   | 17        |
| 8.3.     | Métodos.....  | 17        |
| 8.3.1.   | Generales.....  | 17        |
| 8.3.1.1. | Método Inductivo.....   | 17        |
| 8.3.1.2. | Método deductivo .....  | 17        |
| 8.3.1.3. | Método Teórico.....   | 17        |
| 8.3.1.4. | Método de Análisis .....  | 18        |
| 8.3.2.   | Específicos.....  | 18        |
| 8.3.2.1. | Método Comparativo .....  | 18        |
| 8.3.2.2. | Método Sociológico.....   | 18        |
| 8.3.2.3. | Método Jurídico .....   | 18        |
| 8.3.2.4. | Método Exegético .....  | 18        |
| 9.       | <b>TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS .....</b>                          | <b>19</b> |
|          | <b>DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA .....</b>                            | <b>20</b> |
|          | INTRODUCCIÓN.....   | 21        |
|          | <b>CAPITULO I.....</b>  | <b>23</b> |
| 1.       | <b>ANTECEDENTES DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO .....</b>                 | <b>23</b> |
| 1.1.     | PRIMEROS ACCIDENTES DE TRANSITO.....                                    | 23        |
| 1.1.1.   | Accidentes conocidos.....   | 23        |
| 1.1.1.1. | Primer accidente de tránsito en el mundo sin colisión.....              | 24        |
| 1.1.1.2. | Primeros accidentes fatales con vehículo automotor .....                | 24        |
| 1.2.     | ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA SEGURIDAD VEHICULAR. ....                 | 25        |
| 1.3.     | CRONOLOGÍA DE LA EVOLUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DURANTE EL<br>SIGLO XX..... | 27        |
| 1.4.     | ANTECEDENTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN BOLIVIA.....                  | 29        |
| 1.4.1.   | El periodo 2000-2009.....   | 30        |
|          | <b>CAPITULO II .....</b>  | <b>33</b> |
| 2.       | <b>ANÁLISIS TEÓRICO DE ACCIDENTE Y ACCIDENTE DE TRANSITO .....</b>      | <b>33</b> |
| 2.1.     | ACCIDENTE.....  | 33        |
| 2.2.     | ACCIDENTE DE TRÁNSITO.....  | 34        |
| 2.3.     | TEORÍA DEL ACCIDENTE.....   | 36        |
| 2.3.1.   | Teorías de las causas de los accidentes .....                           | 36        |
| 2.3.1.1. | La Teoría del Dominó.....   | 37        |

|  |  |    |
|--|--|----|
| 2.3.1.2.   | Teoría de la Causalidad Múltiple .....             | 38 |
| 2.3.1.3.   | La Teoría de la Casualidad Pura .....              | 38 |
| 2.3.1.4.   | Teoría de la Probabilidad Sesgada .....            | 38 |
| 2.3.1.5.   | Teoría de la Propensión al Accidente.....          | 39 |
| 2.3.1.6.   | Teoría de la Transferencia de Energía.....         | 39 |
| 2.3.1.7.   | Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas” ..... | 39 |
| 2.3.2.   | Teoría sobre accidentes de transito .....          | 40 |
| 2.3.2.1.   | Causa de los accidentes.....                       | 40 |
| 2.3.2.2.   | Punto sorpresa .....                               | 47 |
| 2.3.2.3.   | Punto de no escape.....                            | 50 |
| 2.3.2.4.   | Acontecimiento llave .....                         | 50 |
| 2.3.2.5.   | Punto de mayor contacto.....                       | 51 |
| 2.3.2.6.   | Punto de descanso .....                            | 51 |
| <b>CAPITULO III.....</b>   | <b>52</b>  |    |
| <b>3. DERECHO A LA SEGURIDAD HUMANA Y SEGURIDAD VIAL .....</b>   | <b>52</b>  |    |
| 3.1. SEGURIDAD HUMANA: ANÁLISIS CRÍTICO DE SUS<br>POTENCIALIDADES Y RIESGOS .....  | 52   |    |
| 3.1.1. Aportes y potencialidades de la seguridad humana .....  | 56   |    |
| 3.1.2. Limitaciones del concepto de seguridad humana y riesgos de su aplicación.....   | 65   |    |
| 3.2. DERECHO A LA INTEGRIDAD FÍSICA .....  | 67   |    |
| 3.3. SEGURIDAD VIAL .....  | 68   |    |
| 3.3.1. Seguridad de Peatones .....   | 70   |    |
| 3.3.2. Seguridad secundaria .....  | 73   |    |
| 3.3.3. Seguridad ante la conducción rutinaria .....  | 74   |    |
| 3.4. ACCIDENTE DE TRÁFICO.....   | 74   |    |
| 3.4.1. Tipos de accidentes de tráfico .....  | 74   |    |
| <b>CAPITULO IV .....</b>   | <b>77</b>  |    |
| <b>4. ACCIDENTES DE TRÁNSITO UN PROBLEMA DE SALUD PUBLICA Y<br/>FUNDAMENTOS FACTICOS PARA LA REGULACIÓN DEL USO DE<br/>CARRETERAS EN EVENTOS DE EXPRESIÓN CULTURAL, ENTRADAS Y<br/>OTRAS MANIFESTACIONES. ....</b> | <b>77</b>  |    |
| 4.1. MAGNITUD DEL PROBLEMA A NIVEL MUNDIAL.....  | 77   |    |
| 4.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO UN FENÓMENO A LA SALUD PÚBLICA DE<br>AMÉRICA LATINA .....  | 80   |    |
| 4.3. ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE LA PAZ Y SUS<br>CARRETERAS .....   | 81   |    |
| 4.3.1. Datos registrados de accidentes de transito.....  | 82   |    |
| 4.4. ACCIDENTE DE TRANSITO PROVOCADO POR FOLCLORISTAS EN<br>CARRETERA DEL EJE TRONCAL DE LA PAZ .....  | 83   |    |
| 4.4.1. Un choque la causa del accidente .....  | 85   |    |

|   |            |
|---|------------|
| 4.4.2. Tragedia en las demás carreteras.....  | 86         |
| <b>CAPITULO V.....</b>  | <b>88</b>  |
| <b>5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NORMATIVA POSITIVO VIGENTE<br/>INHERENTE A LA PROBLEMÁTICA .....</b>  | <b>88</b>  |
| 5.2. NORMATIVA PARA LA REGULACIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO .....   | 89         |
| 5.2.1. Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973,<br>elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18/12/2008 .....                               | 90         |
| 5.2.2. Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito –SOAT- establecido en la<br>Ley 1883/98 .....   | 92         |
| 5.3. LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN ANDRÉS<br>IBÁÑEZ, LEY 031 DE 19 JULIO, 2010 .....  | 92         |
| <b>CAPITULO VI.....</b>   | <b>96</b>  |
| <b>6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE TRABAJO DE CAMPO.....</b>   | <b>96</b>  |
| 6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO .....  | 96         |
| 6.2. RESULTADOS OBTENIDOS .....   | 96         |
| 6.2.1. Resultados obtenidos de los Folcloristas.....  | 97         |
| 6.2.2. Resultados obtenidos de los Sindicatos de transporte interprovincial<br>de la zona.....  | 104        |
| 6.3. ANÁLISIS CONCLUYENTE.....  | 110        |
| <b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</b>  | <b>111</b> |
| Conclusiones.....   | 112        |
| Recomendaciones .....   | 115        |
| <b>PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL .....</b>   | <b>116</b> |
| PROYECTO DE LEY DEPARTAMENTAL DE REGULACIÓN DEL USO VIAL DE<br>CARRETERAS DEL EJE TRONCAL DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ POR<br>MANIFESTACIONES SOCIOCULTURALES ..... | 117        |
| Bibliografía .....  | 120        |
| Informes Consultados: .....   | 121        |
| Normativa legal consultada: .....   | 121        |
| Noticias consultadas: .....   | 121        |
| ANEXOS .....  | 123        |



# **DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

# **PROPUESTA JURÍDICA PARA PROHIBIR LA UTILIZACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA EN CARRETERAS DEL EJE TRONCAL DEL DEPARTAMENTO DE LA PAZ EMERGENTE DE MANIFESTACIONES SOCIO CULTURALES, ENTRADAS FOLKLÓRICAS Y PROCESIONES PARA PREVENIR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

## **1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

La irresponsabilidad de frateros de una morenada que cerró uno de los carriles de la carretera internacional La Paz-Desaguadero, provocó el viernes 21 de junio de 2013, la muerte de al menos 11 personas, 16 heridos y 12 autos quemados.<sup>1</sup>

La colisión múltiple de motorizados que derivó en la explosión de un carro cisterna cargado de alcohol, se produjo en la localidad de San Juan de Huancollo, a 100 kilómetros de la ciudad de La Paz, en el sector fronterizo con la república de Perú.

El camión cisterna Volvo, placa 2282-FYB, conducido por Juan Gabriel Martínez Fernández (37) colisionó con otro vehículo similar, placa 2167-ZDD, lo que provocó la ruptura del tanque y derrame del líquido. A continuación un choque con 10 motorizados de la caravana estacionada derivó en un incendio, según el reporte policial:

---

<sup>1</sup> Agencia de Noticias ERBOL: Bailarines de una morenada causan accidente que mata a 11 personas, País, Portada Domingo, 23 junio 2013.

*“Tenemos un dato referencial de 11 personas fallecidas, de todos los vehículos involucrados (...) Es una colisión múltiple que ha ocasionado una cisterna, los daños a los demás, que sufrió un derrame de alcohol”.*<sup>2</sup>

Estos datos según informó el teniente coronel Franz Zegarra, jefe de la Policía Fronteriza de Desaguadero.

En consecuencia, partiendo de lo expuesto, se plantea el siguiente problema:

*¿La falta de una norma que regule y prohíba el empleo de carreteras del eje troncal manifestaciones socio culturales, entradas folklóricas y procesiones, ocasionan accidentes de tránsito de grandes magnitudes por la invasión en las vías de las personas participantes, esto debido a que en la misma los vehículos que lo transitan imprimen grandes velocidades?*

## **2. PROBLEMATIZACIÓN**

- a) ¿Por qué necesariamente existiendo un espacio amplio circundante a las carreteras del eje troncal, los organizadores de manifestaciones socio culturales, entradas folklóricas y procesiones tienen que invadir dichas vías?
- b) ¿Los vehículos y más aún los de alto tonelaje cuanta distancia necesitan para poder frenar dichos motorizados?
- c) ¿De qué forma ante hechos de tránsito con consecuencias materiales y humanas se puede prever futuros accidentes?

## **3. DELIMITACIÓN DEL TEMA**

### **3.1. Delimitación temática**

---

<sup>2</sup> Ibidem.

La presente investigación esta circunscrita al Derecho de Público, enmarcado en el derecho de Transporte y el derecho vial.

### **3.2.Límite temporal**

La presente investigación se la realizara con datos comprendidos desde el año 2011 al primer semestre de la gestión 2013.

### **3.3.Límite espacial**

La investigación será realizada dentro los límites del departamento de La Paz, debido a que dentro de su ámbito jurisdiccional territorial se presentó casos objeto del presente estudio.

## **4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA**

### **4.1.Fundamentación**

Existen aspectos fundamentales como la pérdida de vidas en una situación desastrosa ocasionada por accidentes en carreteras de eje troncal y la circulación de motorizados es concurrida y a altas velocidades, que técnicamente les es imposible desacelerar en un corto tramaje, sobre todo si se trata de vehículos de alto tonelaje.

En tales circunstancias ocurrió un accidentes con al menos diez personas murieron tras el choque de un camión cisterna con alcohol con otros carros estacionados en la vía La Paz-Desaguadero por el paso de bailarines de una morenada. Todos los fallecidos quedaron calcinados y sólo a tres se logró identificar.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> La Razon: Accidente de cisterna causa al menos diez muertos, por: Paulo Cuiza, Ciudades / Accidente, La Paz, 23 de junio de 2013.

El accidente se dio cerca de las 17.50 del viernes, en San Juan de Huancollo, cerca de Guaqui. Según reportes policiales, el suceso se produjo cuando una fraternidad bailaba y pasaba por la carretera, en honor a San Juan. Esta agrupación no habría sido vista por el conductor del cisterna, por lo que impactó con un minibús que estaba varado en el lugar, para luego chocar en cadena contra otros nueve motorizados.

*“Las investigaciones de este lamentable hecho en el lugar habrían estado festejando algún aniversario y habría atravesado la vía un grupo de personas, motivo por el cual habían vehículos detenidos. Intempestivamente vino el camión cisterna y golpeó al primer vehículo, éste a su vez arrastró a otros y golpeó con los demás (automóviles) que estaban en sentido contrario”.*<sup>4</sup>

## **4.2.Importancia**

Ni la trágica muerte de 12 personas, la explosión del carro cisterna, ni el incendio de una decena de vehículos pudieron paralizar la fiesta de San Juan que anualmente se desarrolla en la comunidad de Huancollo.

El sonido de las matracas y el ritmo de la morenada no cesaron pese al dramático balance que dejó el accidente que se produjo en la carretera La Paz-Desaguadero.<sup>5</sup>

Testigos circunstanciales del hecho indicaron que los prestes ignoraron el duelo ni se conmovieron con el dolor de los familiares que perdieron a sus seres queridos.<sup>6</sup>

Por lo tanto es importante prever el peligro de que ocurra como en el accidente de la carretera a Desaguadero y que la vida de usuarios de las carreteras se ponga en peligro a

---

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> El País: Morenadas y matracas. El baile continuó pese a tragedia en Desaguadero, Por: Luz Mendoza, publicado 24/06/2013

<sup>6</sup> Ibidem.

causa de una actividad que podría estar mejor ubicada, y se prohíba sus manifestaciones en estas carreteras de uso masivo y a altas velocidades.

## **5. OBJETIVOS DEL TEMA**

### **5.1.Objetivo General**

- Proponer un mecanismo jurídico que prohíba las manifestaciones socio culturales, entradas folklóricas y procesiones para prevenir accidentes de tránsito y proteger la seguridad y la vida de los usuarios de carreteras del eje troncal del departamento de La Paz.

### **5.2.Objetivos Específicos**

- Realizar el estudio y análisis de la problemática jurídica del uso de las carreteras por manifestaciones culturales y entradas folclóricas.
- Determinar qué tan efectivo sería la prohibición del uso de carreteras del eje troncal del departamento de la paz de entradas folclóricas y demás manifestaciones culturales como medida de prevención de accidentes de tránsito.
- Analizar qué tan efectiva son las normas actuales, en medida de protección y prevención de accidentes de tránsito y la responsabilidad emergente de la misma.

## **6. MARCO DE REFERENCIA**

### **6.1.Marco Histórico**

En el trascurso de la historia del automotor, con ella también nacieron las consecuencias en su uso, como ser los accidentes de transito, al respecto se cuenta con los siguientes antecedentes iniciales que dan cuenta de la magnitud de sus alcances que vulneran al seguridad personal.

La mañana del 30 de Mayo de 1896 en la ciudad de New York Evelyn Thomas se dirigía como habitualmente a su trabajo en su bicicleta; mientras que Henry Wells probaba emocionado su flamante y costosa adquisición: un Durye Motor Wagon, por una de las calles perpendiculares a la que circulaba Evelio. Desafortunadamente el destino hizo que se cruzaran, pero a diferencia del relato de una historia de amor este cruce fue un tanto trágico -no lo culpo el Duryea no tenía ni siquiera un volante y se manejaba a palaca, como si fuera un caballo-. El Duryea y sus primitivos frenos no pudieron parar a tiempo y Evelyn terminó en el piso, afortunadamente el motor del Duryea era lo suficientemente lento como para no causarle un daño grave.<sup>7</sup>

Inmediatamente se reunió una camada de gente en el lugar del accidente, no para ver que pasó ya que Evelyn estaba protestando en el piso sin ningún daño grave, sino para ver el “carro sin caballo” de Henry. Los policías pasaron un largo tiempo meditando si arrestar o no a Henry, ya que no sabían bien si ese monstruo metálico se conducía solo o si era Henry el que lo manejaba... ¿cómo saberlo?. De todas maneras al final decidieron que Henry tuvo la culpa, Evelyn fue al hospital por unos raspones, convirtiéndose en la primer víctima hospitalizada de un accidente de tránsito, y nuestro pionero conductor fue encarcelado por unos días, convirtiéndose en la primer persona en ser detenida por un accidente de transito.

La primer víctima fatal ocurriría ese mismo año, pero en Londres. Bridget Driscoll de unos 45 años sería sorprendida por Arthur James Edsall, quien se encontraba manejando un modelo de la Anglo-French Motor Car Company en una demostración para Alice Standing. Si bien Edsall dijo que solo iba a a 6,5 kmh su acompañante, Alice, confesó que se enteró que Edsall había modificado el motor para que el auto viaje “como una bola de fuego” -como verán esto no es nada nuevo-.<sup>8</sup> Sin embargo en la actualidad por el tamaño de transportes, y la fuerza que tienen, implica mayores prevenciones para evitar

---

<sup>7</sup> El primer accidente de tránsito, revisado en: <http://www.anfrix.com/2007/01/el-primer-accidente-de-transito/> en fecha:24/09/2013.

<sup>8</sup> Ibidem.

riesgos que pongan en peligro la seguridad de sus usuarios, como también de los peatones.

## **6.2. Marco Teórico**

### **6.2.1. Marco Teórico General**

#### **6.2.1.1. Derecho a la seguridad humana**

El derecho a la seguridad humana es un conjunto de potestades y facultades que tiene la colectividad para exigir al Estado que adopte medidas tendientes a generar condiciones propicias para una convivencia pacífica, exenta de todo riesgo o peligro.<sup>9</sup>

La Constitución ha creado la acción popular para la protección de los derechos e intereses colectivos, entre ellos, el derecho a la seguridad.

En su significado semántico la seguridad supone la exención de peligro o daño, es decir, una situación o estado social con ausencia de todo peligro o amenaza real. Cabe señalar que existen diferentes modalidades de seguridad; así, se tiene la seguridad humana, la seguridad pública, la seguridad jurídica, seguridad internacional, seguridad social, seguridad política, etc.

Considerando la naturaleza jurídica de la acción popular y la finalidad que persigue, se puede afirmar que el Constituyente se refirió a dos modalidades de la seguridad: la seguridad pública y la seguridad humana, como derechos protegidos por la acción popular.

El concepto de seguridad pública se reduce al ámbito de protección de las personas en el ejercicio de su derecho a la vida, su integridad física y sus bienes; lo que, en el nuevo

---

<sup>9</sup> Rivera S., José Antonio: El derecho a la seguridad humana, Ed. Impresa MIRADA CONSTITUCIONAL, columnista: Los tiempos, 09 de junio de 2011.



contexto, constituye una concepción circunscrita solamente a la prevención o persecución del delito.

En cambio la seguridad humana se concibe como un concepto amplio y significa mucho más que la ausencia de la amenaza delictiva; incluye la seguridad contra la privación de la dignidad humana, la garantía de una calidad de vida aceptable, así como la garantía a todos los derechos humanos; persigue la seguridad en la vida cotidiana y en las preocupaciones de la gente común, ante las amenazas de las enfermedades, del hambre, del desempleo, del delito, de la represión política, de las carencias medioambientales sociales, políticas y culturales.<sup>10</sup>

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en su Informe sobre Desarrollo Humano 1994, ha definido la seguridad humana como la protección de los individuos frente a amenazas, como riesgos medioambientales, violencia, enfermedades, desempleo, hambre, conflictos sociales y represión política.

En la definición del PNUD, se puede identificar siete elementos de la seguridad humana: a) seguridad económica (refiere a que todo individuo tenga garantizado un ingreso por encima de la línea de pobreza); b) seguridad alimenticia (que esté garantizado el acceso a una correcta alimentación); c) seguridad de la salud (protección del individuo frente a enfermedades infecciosas); d) seguridad ambiental (protección del medio ambiente y sus recursos no renovables); f) seguridad personal (cuidado del individuo frente a distintas formas de violencia e inseguridad); g) seguridad comunitaria (se refiere a la paz entre las distintas comunidades y la protección de sus identidades); y h) seguridad política (protección de los derechos humanos en general frente al abuso de poder de los gobernantes).<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> Declaración Universal de los Derechos Humanos.

De lo referido se puede concluir que el derecho a la seguridad humana es un conjunto de potestades y facultades que tiene la colectividad para exigir al Estado que adopte medidas tendientes a generar condiciones propicias para una convivencia pacífica, exenta de todo riesgo o peligro que pueda menoscabar la dignidad humana de sus integrantes, con resguardo y protección de todos los derechos humanos.

El derecho a la seguridad humana tiene su base de sustentación en las normas previstas por la Constitución en sus artículos: 8.II que consagra los valores supremos, entre ellos la dignidad humana; 13.II que consigna la cláusula abierta para la integración de otros derechos no consagrados expresamente por la Constitución; 14.III que impone como obligación del Estado garantizar a todas las personas y colectividades el libre y eficaz ejercicio de los derechos humanos; 9.2) que define como fines y funciones del Estado, garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades; el Art. 22 de la Declaración Universal de Derechos Humanos; y Art. 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Para satisfacer este derecho colectivo el Estado, en cumplimiento de su función definida por el Art. 9.2 de la Constitución, tiene la obligación de adoptar políticas públicas para generar condiciones básicas para garantizar: a) seguridad económica, impulsando el desarrollo humano sostenible y sustentable; generando fuentes de empleo dignos y estables; y distribuyendo equitativamente la riqueza social; b) seguridad política, garantizando la gobernabilidad; racionalizando el ejercicio del poder político; respetando y resguardando los principios democráticos; respetando, resguardando y protegiendo los derechos humanos; c) seguridad ambiental, preservando y protegiendo el medio ambiente; adoptando medidas para evitar la contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovables, así como la degradación, la erosión y el revenimiento de suelos y tierras; d) seguridad de la salud, adoptando políticas de prevención; y garantizando el acceso universal a los sistemas de seguro de salud; e) la seguridad alimentaria, garantizando el acceso a una alimentación sana y saludable; y f)

seguridad ciudadana, protegiendo la vida, la integridad física, psicológica y sexual de las personas, garantizando la paz pública a través de la prevención y represión de los delitos.

## **6.2.2. Marco Teórico Especifico**

### **6.2.2.1. Uso del dominio público**

Se describen los usos posibles de los bienes del dominio público por los particulares:

- 1) uso común, que es el correspondiente por igual a todos los ciudadanos indistintamente, de modo que el uso de unos no impida el de los demás interesados. Este uso común puede tener dos modalidades:
  - a. general, cuando no concurren circunstancias singulares, y
  - b. especial, si concurren circunstancias de peligrosidad, intensidad del uso u otras semejantes.
- 2) uso privativo, que es el constituido por la ocupación de una porción del dominio público, de modo que limite o excluya la utilización por los demás interesados.
- 3) uso normal, que es el que fuere conforme con el destino principal del dominio público a que afecte.
- 4) uso anormal, si no fuere conforme con dicho destino.

#### **I. Uso común general**

La utilización colectiva, o uso común, es la que tiene lugar por el público en general y, por tanto, indiscriminadamente, en forma anónima, sin necesidad de título alguno. Es el que puede ser ejercitado por cualquier administrado, sin que requiera una cualificación especial.

El uso público se sustenta, en principio, sobre un presupuesto de hecho: determinados bienes son susceptibles de esa utilización característica que realiza la colectividad en su conjunto, mediante el aprovechamiento indiscriminado de

sus miembros, en la medida en que cada uno lo necesite. Esta exigencia constituye en algunos casos una consecuencia del modo de ser del propio bien: el mar litoral, la atmósfera. En otros, es producto de las necesarias obras de transformación de la realidad física, como ocurre en el caso de las carreteras o las vías urbanas. Pero, en todo caso, el bien de que se trate cubre una necesidad común, una necesidad sentida por todos los miembros de la colectividad.

Teniendo en cuenta estos dos requisitos, el Derecho Administrativo otorga a determinados bienes un destino o afectación: la del uso abierto a todos, uso público. En consecuencia, este es el tipo de uso que corresponde a las vías públicas terrestres (carreteras, calles, plazas, paseos), el mar territorial y sus riberas y, asimismo, a las riberas de los ríos y cursos de agua. Normalmente la actividad de los particulares se reducirá a una actividad de circulación o a una situación de breve estacionamiento.

El uso común general, o régimen normal de las utilidades colectivas, se rige por los principios de libertad, igualdad y gratuidad, principios que deben respetar los actos administrativos o disposiciones que se dicten sobre la utilización de estos bienes.

## **II. Uso común especial**

Los principios de libertad, gratuidad e igualdad característicos del uso común general no son siempre fáciles de garantizar, de ahí que en ocasiones deban ser restringidos, tal y como sucede en los supuestos de usos comunes especiales. El uso especial es también un uso común que, sin desnaturalizar ni impedir el uso general del dominio público por cualquiera, supone, sin embargo, que un interesado utiliza o aprovecha más que otros determinado bien de dominio público, como consecuencia de su especial relación o localización respecto al mismo.

La categoría del uso común especial incluye supuestos muy heterogéneos. Así podemos hablar de un uso común especial por la especial intensidad en el uso del bien demanial, intensidad de uso que no debe alcanzar un nivel que impida el uso por parte de los demás. Para realizarlo será precisa la autorización administrativa

y, en ocasiones, se prevé asimismo el pago de una tasa en concepto de aprovechamiento especial.

Podemos citar como ejemplos de este uso especial ciertos usos o actividades comerciales que se realizan sobre la vía pública como la venta ambulante o la colocación de sillas y tribunas con ocasión de fiestas, desfiles,.... También los supuestos de uso especial derivados de la situación de colindancia o contigüidad con la vía pública como el cruce de aceras por los vehículos a fin de acceder a inmuebles próximos.

Este uso común especial se muestra especialmente en todo lo relativo a la circulación con automóvil. En este campo, el concepto de peligrosidad ha justificado la exigencia de una licencia o autorización especial de aptitud del propio sujeto del derecho (permiso de conducir), y otra de ausencia de defectos en los vehículos (permisos de circulación). Otros casos de usos comunes especiales se dan en la utilización colectiva de los museos cuando la visita se condiciona al pago de una tasa, en materia de pesca y caza (licencia), etc.

### **III. Uso privativo**

La utilización privativa sobre bienes primariamente afectados al uso general se caracteriza por ser una derogación al principio de igualdad en favor de un particular. El uso privativo debe ser entendido como el conjunto de facultades de goce que, sobre una dependencia demanial, posee un particular o una Administración distinta de la propietaria del bien.

Así pues, el uso privativo es el constituido por la ocupación de una porción del dominio público, de modo que limite o excluya la utilización por los demás interesados. Así ocurre, por ejemplo, cuando en una calle o plaza pública se autoriza la instalación de un quiosco o bien se permite que el dueño de un bar sitúe unas mesas y sillas en la calle.

En la medida que en estos supuestos se contraría la finalidad primaria de la dependencia demanial que es el uso general, esas utilizaciones privativas constituyen un uso anormal del dominio público. Si, a pesar de todo, se admiten es porque la contradicción no es grave, en cuanto sólo recae sobre una parte de la

dependencia demanial, y por ello el fin general a que el bien en cuestión está afectado puede seguir cumpliéndose. En consecuencia, no ha de perderse de vista el interés general implicado en la afectación del dominio público al uso público, al que el uso privativo ha de quedar en todo caso subordinado. Además, aunque se trate de una actividad o aprovechamiento privado ha de cumplir asimismo una finalidad de utilidad social o de interés general, cuya exigencia ha de controlar la Administración.

En todo caso, el uso privativo de un bien demanial debe tener un carácter accesorio o secundario, marginal, respecto de la afectación pública del bien al uso público; en caso contrario el uso privativo significaría un cambio ilegítimo de afectación del bien demanial, tal y como sucedería en el caso de autorizar la colocación de sillas y mesas de bares en la vía pública de modo que se imposibilitara la circulación tanto peatonal como rodada.

Derivado de todo lo anterior es fácil suponer que los principios de gratuidad y libertad propios del uso común general no se aplican a las utilidades privadas. Por el contrario, la utilización privada, tanto anormal como normal, justifica el pago de una tasa. Asimismo, la necesidad de controlar la compatibilidad del uso privativo con el uso general, al que el bien está primordialmente afectado, explica que el derecho al uso privativo sólo pueda nacer de un acto expreso y constitutivo de la Administración, a través del cual ésta valore la oportunidad y conveniencia de su otorgamiento.

Las utilidades privadas son diversas, según que necesiten o no la realización de una obra que suponga la transformación física de la dependencia demanial. En el primer caso hablaremos de ocupación, en el segundo simplemente de estacionamientos. En cuanto al régimen de los simples estacionamientos, que constituyen, como se ha dicho, una ocupación privada del dominio público en favor de un particular, pero que no comportan la realización de ninguna obra de importancia que origine una alteración física del bien (sillas y mesas de cafeterías en vía pública, carpas de los circos, etc.), requieren una autorización o licencia administrativa para su ejercicio y la Administración dispone de

importantes facultades en lo que concierne a su otorgamiento (discrecionalidad) y renovación (precariedad), y en la fijación de las condiciones que pueden modalizar sus contenidos, todo ello en atención a garantizar los intereses generales de la conservación y circulación sobre las dependencias demaniales.

A diferencia de los estacionamientos, las ocupaciones comportan una utilización privativa anormal, no impeditiva del uso general, pero que requiere una transformación, una obra definitiva y, por ello, deben estar amparadas en un título más solemne y eficaz: la concesión. Ejemplos de ocupaciones permanentes son los quioscos sobre las vías públicas, los clubes náuticos en la zona marítimo-terrestre, etc.

El procedimiento para otorgar concesiones demaniales es de naturaleza análoga al procedimiento de selección de contratistas y responde a la necesidad de asegurar el principio de igualdad de oportunidades y la elección del proyecto más idóneo o conveniente a los intereses generales.

#### **6.2.2.2. Utilizaciones privativas conforme con la afectación**

Frente a los supuestos vistos con anterioridad en que la afectación principal es el uso público, determinadas dependencias demaniales se constituyen precisamente con la finalidad de facilitar un uso y disfrute por los particulares de forma exclusiva, tal y como ocurre, entre otros casos, con las sepulturas de los cementerios y las tiendas en los mercados públicos. También constituyen usos privativos normales los que se derivan de la explotación de los bienes que se califican de dominio público por estar afectados a la riqueza nacional, como son las minas y los yacimientos de hidrocarburos.

#### **6.2.2.3. El dominio público en carreteras**

Algunos casos como la ley española define como zona de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros en Autopistas y Autovías y de tres metros en el resto de carreteras a cada lado de

la vía, medidos en horizontal y perpendicular al eje de la calzada desde la arista exterior de la explanación, es decir la intersección del talud, desmonte o muro de sostenimiento con el terreno natural.

En esta zona no puede realizarse ningún tipo de obra o instalaciones, salvo que la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, previa autorización de la autoridad competente de la vía.

## **7. HIPÓTESIS DE TRABAJO**

*“Con la incorporación de una norma que regule y prohíba la utilización de vía pública en carreteras del eje troncal manifestaciones socio culturales, entradas folklóricas y procesiones, se preverá que no se ocasionen accidentes de tránsito de grandes magnitudes por invasión de las carreteras de circulación principal de vehículos”.*

### **7.1. Variables**

#### **7.1.1. Variable independiente**

La variable independiente está constituido por:

*Con la incorporación de una norma que regule y prohíba la utilización de vía pública en carreteras del eje troncal manifestaciones socio culturales, entradas folklóricas y procesiones*

#### **7.1.2. Variable dependiente**

La variable independiente esta constituido por:

*no se ocasionen accidentes de tránsito de grandes magnitudes por invasión de las carreteras de circulación principal de vehículos*

#### **7.1.3. Nexo Lógico**

El nexu lógico está constituido por:



*Se preverá que*

## **8. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS**

### **8.1. Tipo de Estudio**

Analítico - Descriptivo: Se emplea este método por la modalidad que se hará en el análisis sobre el tema y en la descripción de los datos recopilados.

### **8.2. Diseño de investigación**

No experimental: Ya que no se realizara pruebas de análisis de tipo experimental, o de laboratorio sociológico, basándonos en aspectos bibliográficos históricos, en el análisis de las fuentes a recopilar en las encuestas.

### **8.3. Métodos**

#### **8.3.1. Generales**

##### **8.3.1.1. Método Inductivo**

Se utilizará este método, puesto que se analizara los problemas e inconvenientes de la problemática, para llegar a establecer conclusiones de orden general.

##### **8.3.1.2. Método deductivo**

Se empleara este método, en la etapa inicial de la investigación, puesto que ayudara a determinar las terminaciones de orden general a lo particular.

##### **8.3.1.3. Método Teórico**

Se utilizará este método, ya que permitirá rebelar las causas y relaciones de características de la problemática en base a teorías y tratados ya realizados por estudiosos en la materia.

#### **8.3.1.4. Método de Análisis**

Se empleara este método, ya que determinara la separación mental o material del objeto de investigación en sus partes integrantes para descubrir los elementos esenciales que la conforman.

### **8.3.2. Específicos**

#### **8.3.2.1. Método Comparativo**

Se utilizará este método, en la obtención de datos de procesos con el fin de compararlos para determinar similitudes, diferencias de ventajas y desventajas.

#### **8.3.2.2. Método Sociológico**

Estableceremos la relación directa que concurre entre el nacimiento de las nuevas normas del Derecho, con las insuficiencias jurídicas que existen en la sociedad.

#### **8.3.2.3. Método Jurídico**

Método con lo cual se establecerá, los principios jurídicos generales, que determinaran las consecuencias que derivan de tales principios y su concordancia con las instituciones en vigor con las normas positivas. Lo cual permitirá interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico

#### **8.3.2.4. Método Exegético**

Será utilizado para estudiar o interpretar las normas legales y no otras fuentes o partes del derecho es el método de interpretación por el cual se estudia artículo por artículo las normas jurídicas.

## **9. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS**

La técnica a utilizar en la presente investigación son:

- Revisión bibliográfica.- En el campo de recolección de datos doctrinarios y fundamentos jurídicos, en base a libros y publicaciones.
- Revisión de documentos.- En la selección y discriminación de documentos, inherentes a los procesos legales en los cuales se presento la problemática.
- Trabajo de campo.- En la realización de encuestas.

# **DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA**

# INTRODUCCIÓN

Es evidente que los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública que despierta honda preocupación. Este problema es muy significativo si se tiene en cuenta que: constituye una de las principales causas de defunción, tiene una clara tendencia al aumento tanto en cifras absolutas como relativas y afecta principalmente a los adolescentes y adultos jóvenes en los años más productivos de su vida. Es más, muchos de estos accidentes son consecuencia de un comportamiento social inadecuado por parte de los conductores, peatones y otras personas que intervienen en ellos. Además, muchos de los accidentes originan pérdidas económicas enormes, considerando no solo las vidas que se malogran sino también el tiempo que no pueden trabajar las víctimas incapacitadas permanente o temporalmente, además del creciente costo de los servicios médicos y de rehabilitación.

El conocimiento de la verdadera dimensión de los accidentes de tránsito por vehículos automotores tiene que estar basado en la recopilación y análisis de las estadísticas disponibles, y de ello es una muestra clara, ya que el INE hasta el 2011 muestra cifras alarmantes.

Sin embargo a este punto dentro de nuestras socioculturales de actuar encontramos una nueva forma de vulnerar el derecho a la seguridad e integridad física y el derecho vial, la cual es provocada por otros actores como es el caso de las manifestaciones socioculturales, que se dan en los poblados adyacentes a las carreteras principales del eje troncal del departamento de La Paz, donde Fraternidades folcloristas invaden estas vías de en la cual las velocidades imprimidas por los vehículos son de alta velocidad. Siendo un factor en la cual propicio de inseguridad y factible para provocar un accidente debido a las circunstancias físicas tales como desacelerar y poder frenar más aun en vehículos de alto tonelaje, tal cual ocurrió en el accidente de la carretera La paz – Desaguadero, donde una cisterna de alcohol se incendio, provocando un efecto domino hacia otros vehículos que también se incendiaron, en la cual se perdieron muchas vidas y el número de afectados es considerable.

Al respecto se vulnera el derecho vial, el derecho a la seguridad e integridad, haciéndose peligroso contar con mecanismos de prevención para poder viajar o trasladarse de forma segura. Esto porque los folcloristas u otra manifestación cultural invade a gusto sin ninguna consideración este tipo de vías donde el tráfico reitero es a alta velocidad.

Por lo expuesto el presente estudio hace un análisis de los derechos que implica la misma, en la cual se vulnera el derecho a la seguridad vial, la seguridad e integridad física; además de analizar la normativa vigente que permite poder regular los aspectos para prevenir estos accidentes en las cuales intervienen dichas manifestaciones socioculturales, como un factor y que estas vías estén libres, para la protección de los peatones y usuarios del transporte, y transportistas.

Para dicho fin se realizó un estudio basado en un análisis estadístico de la necesidad de regular las actividades y manifestaciones socioculturales que se realiza en poblados adyacentes a carreteras del eje troncal del departamento de La Paz y de los Transportistas usuarios de estas vías.

En base a estas consideraciones y del análisis teórico referente a la problemática y los resultados del estudio de campo, se presenta una propuesta para la regulación de uso vial de carreteras del eje troncal del departamento de La Paz por manifestaciones socioculturales.

# CAPITULO I

## 1. ANTECEDENTES DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

### 1.1. PRIMEROS ACCIDENTES DE TRANSITO

Desde la invención del automóvil por Karl Benz en 1886 hasta la actualidad, el número de accidentes de tránsito sigue aumentando con el tiempo. En aquella época la velocidad máxima que alcanzaba un automóvil era de unos 20 km por hora y muy pocos afortunados podían permitirse el lujo de comprar uno, aún así el primer accidente de tráfico se produjo en 1896 en Irlanda cuando Mary Ward falleció tras caer de un vehículo, con motor a vapor, diseñado por su primo.

En el Reino Unido, el primer peatón fallecido al ser atropellado por un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll en el año 1896, a la “gran velocidad” de 7 km por hora.<sup>12</sup>

Los automóviles empezaron a popularizarse en 1910, cuando Henry Ford introdujo la fabricación en cadena con el consiguiente abaratamiento de los precios. Con el auge del automóvil empezaron a incrementarse también los accidentes.

Los accidentes son únicos e irrepetibles, sin embargo se observa una mayor severidad en la época moderna, pudiendo vincularse con el desarrollo de velocidades superiores. Por lo tanto siempre se deben extremar las medidas de seguridad, los accidentes según las estadísticas son evitables en un 98%.<sup>13</sup>

#### 1.1.1. Accidentes conocidos

---

<sup>12</sup> Manejo Seguro: Historia de los accidentes de tránsito, Compañía de seguros RSA, 14 de Noviembre, 2012

<sup>13</sup> *Ibíd.*

En 1885 Karl Benz y Gottlieb Daimler fabricaron, de forma independiente, un vehículo autopropulsado con gasolina, motor de un único cilindro de cuatro tiempos que revolucionaría el mundo, no solo por sus ventajas en los desplazamientos, sino también porque es el motor de la industria y la organización del trabajo en cadena, con las aportaciones de Henry Ford.

#### **1.1.1.1. Primer accidente de tránsito en el mundo sin colisión**

El primer accidente de tránsito fue en 1896, en Irlanda: Mary Ward falleció a los 42 años de edad, el día 31 de agosto de 1896, tras caer de un vehículo con motor de vapor diseñado por su primo. Era una eminente científica y pionera en los campos de la microscopia y telecopia.

En el Reino Unido, la primera persona fallecida por causa de un coche con motor de combustión fue Bridget Driscoll, de Croydon, Surrey, de 44 años de edad y madre de dos hijos. Ocurrió el 17 de agosto de 1896, a una velocidad de 7 km/h. El coche era de una compañía anglo-francesa (la Roger-Benz) que hacía paseos de demostración al público, conducidos por el empleado Arturo Edsell. Llevaba conduciendo solamente tres semanas. Después de una investigación de seis horas, el veredicto del jurado fue de “muerte accidental,” y no se llevó a cabo ningún procesamiento legal en contra del conductor ni de la compañía. La velocidad fue calificada de tremenda y el médico forense aseguró que esto nunca más volvería a pasar.

#### **1.1.1.2. Primeros accidentes fatales con vehículo automotor**

El 12 de febrero de 1898 ocurrió la primera colisión fatal de un coche en Purley, Surrey, Reino Unido. Henry Lindfield, un hombre de negocios, estrelló su coche contra un árbol y murió horas más adelante en el hospital de Croydon. Una vez más, el veredicto fue "muerte accidental".



## **1.2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA SEGURIDAD VEHICULAR.**

Antes de tratar el tema de seguridad vehicular propiamente tal, es bueno revisar los antecedentes históricos, de manera de situar al lector en el contexto de la seguridad de tránsito. Es por esto, que a continuación se presentan algunos hitos en la seguridad de tránsito y más en específico, de los vehículos.

Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) 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 movidos por tracción humana o animal.

A medida de que se iban 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 esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Para 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 lo que hoy se conoce como escuelas de conductores.

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 es la 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 generó más de una discusión.

En la época de Augusto, se incluyó por primera vez a los peatones en el tema del 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 izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

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 excomunión 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 tránsito, en el año 1.767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circularan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

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

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.

### **1.3. CRONOLOGÍA DE LA EVOLUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DURANTE EL SIGLO XX**

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 seguían 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.

A continuación, se pueden ver algunos hitos importantes en la historia de los vehículos, en particular, se muestra la aparición de diferentes elementos de seguridad:

- 1901 La firma Oldsmobile ofrece por primera vez un cuentakilómetros
- 1902 Se otorga la patente para los primeros frenos de disco accionados mecánicamente
- 1903 La patente de los cinturones de seguridad se experimenta en la aviación
- 1905 La marca Rochester aplica por vez primera los frenos de disco
- 1905 Aparecen los primeros parachoques, fabricados con caucho
- 1924 Una nueva lámpara de Osram facilita la combinación del alumbrado en una sola lámpara para luces largas y cortas
- 1925 Delco presenta el primer limpia parabrisas que se mueve a intervalos iguales movido por el motor
- 1930 BMW presenta el primer parabrisas con cristal de seguridad
- 1932 Se inaugura la primera autopista con dos carriles para cada sentido entre las ciudades alemanas de Bonn y Colonia
- 1940 Buick introduce el primer coche con intermitentes eléctricos
- 1940 Nace el primer neumático sin cámara
- 1950 Chrysler presenta los frenos de disco para las cuatro ruedas
- 1952 BMW sitúa el depósito de combustible fuera de la zona de deformación
- 1954 Volvo incorpora difusores antivaho en el parabrisas
- 1956 Volvo introduce los cinturones de seguridad en los asientos delanteros
- 1960 Mercedes y Volvo incorporan cinturones de seguridad en los asientos traseros
- 1965 Bosch comienza a estudiar un ABS electrónico
- 1966 Volvo presenta el bloqueo de las puertas para los niños
- 1967 Mercedes alumbró la columna de dirección deformable
- 1967 Volvo ofrece cinturones de tres anclajes en los asientos traseros
- 1968 Los vehículos de Volvo y Mercedes ofrecen reposacabezas
- 1969 El Instituto de Tráfico norteamericano exige los reposacabezas

- 1970 Porsche realiza pruebas de inflado para el airbag
- 1972 Volvo desarrolla los primeros asientos de seguridad para niños
- 1973 Volvo ofrece la columna de dirección deformable
- 1974 GM produce los primeros airbag
- 1977 Bosch consigue unos dispositivos explosivos para el airbag
- 1978 Volvo introduce la luces antiniebla traseras y delanteras
- 1978 El estado norteamericano de Tennessee se convierte en la primera jurisdicción del mundo en aprobar una ley para la seguridad de los niños
- 1980 Bosch fabrica en serie el airbag
- 1981 Mercedes saca al mercado los primeros coches equipados con airbag
- 1984 Nueva York, primer lugar donde se obliga a llevar el cinturón de seguridad
- 1984 Mercedes presenta el cinturón de seguridad con pretensor
- 1985 Mercedes y Ford ofrecen, en el Clase C y el Scorpio respectivamente, los primeros ABS
- 1985 Se presentan los parachoques de plástico, más ligeros y seguros
- 1986 Volvo pone en el mercado la tercera luz de freno
- 1987 Mercedes ofrece el airbag para el acompañante
- 1992 Chrysler introduce los primeros asientos para niños integrados en vehículos
- 1993 Mercedes pone barra de protección lateral en sus modelos
- 1994 Volvo introduce los primeros airbag laterales
- 1999 Los airbag en asientos laterales se ofrecen ya para varios modelos de las marcas Audi, BMW, Ford, GM, Hyundai, Jaguar, Mazda, Mercedes, Nissan, Porsche, Saab, Volkswagen y Volvo
- 1999 Cadillac lanza el primer sistema de visión nocturna
- 2000 La compañía BF Goodrich presenta el Smartbelt o cinturón de seguridad con airbag

#### **1.4. ANTECEDENTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN BOLIVIA**

Según un informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), hasta la gestión 2010 en Bolivia sucedieron 410 accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, un índice superior a la media del grupo de integración, que registró 330.<sup>14</sup>

Representantes de la CAN presentaron este informe el pasado viernes 25, en el que consta que a diario suceden 888 hechos de tránsito en la región y que Bolivia “registra un incremento considerable de accidentes a partir de 2005. Gran parte (de éstos) se concentraron en La Paz, Santa Cruz y Cochabamba”.

El mencionado reporte indica que “es de resaltar el crecimiento del indicador de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, sucedido en Bolivia en el 2006 con 15 (casos), la cifra más alta que registra el periodo en análisis, traduciéndose en un serio problema para la salud pública”.

La CAN añade que esa situación es consecuencia de “las características contextuales del país, entre las que se destacan las condiciones de pobreza, las deficiencias de infraestructura vial, la falta de señalización, la ausencia de una adecuada campaña de información ciudadana y las características topográficas donde se ubican las ciudades, caminos y carreteras interdepartamentales. No obstante, de 2006 a 2009 se han registrado importantes disminuciones del indicador de muertos por accidentes de tránsito”.<sup>15</sup>

#### **1.4.1. El periodo 2000-2009**

Entre 2000 y 2009, en Bolivia acaecieron más de 273.000 accidentes de tránsito, que dejaron casi 9.500 muertos y 104.167 heridos. El reporte muestra que el índice de accidentes de tránsito en los cuatro países de la CAN se redujo en 0,7 por ciento en la década precedente.

---

<sup>14</sup> La Prensa: Bolivia tiene el más alto índice de accidentes de tránsito de la CAN, publicado por: Luz Mendoza 02 de julio de 2010.

<sup>15</sup> Ibidem.

En Bolivia, la cantidad de percances se duplicó, pues pasó de cerca de 20.000 hechos en el primer año estudiado a unos 41.900 en el último.

Otro punto es la frecuencia de accidentes por cada 1.000 vehículos, renglón en el que Bolivia también ocupa el primer lugar, pues en 2009 acontecieron 46 hechos de tránsito, media superior a la regional que alcanzó a 34 de estos casos.

Durante el periodo en estudio, Bolivia fue el país andino con la mayor tasa de crecimiento promedio anual de su parque automotor, con el 10 por ciento.

En ese tiempo, en Bolivia, la cantidad de heridos se incrementó de 5.400 a 13.000, aunque entre 2008 y 2009 hubo una disminución del 3 por ciento.

Durante la década observada, en la CAN la cantidad aproximada de heridos fue de 985.000. En Bolivia, éstos sumaron casi 104.000, es decir casi 29 por día.

Con casi 13.500 heridos, 2007 fue el año de más alta incidencia de heridos, a partir de cuando en el país se consiguió un leve decremento en estas cifras.

En lo referente a heridos por densidad poblacional, el país tiene el segundo índice más alto de la región con 126 accidentados por cada 100.000 habitantes y en lo que respecta a por esta causa con respecto al parque automotor, Bolivia ocupa el segundo puesto.

Durante la década anterior, 9.500 personas fallecieron en accidentes de tránsito. Que corresponden a Bolivia, esto es un promedio de casi tres por día.

Los expertos de la CAN admiten que “a partir del 2006, Bolivia registra incrementos considerables de muertos en accidentes de tránsito; sin embargo, en el 2009, los fallecimientos en accidentes de tránsito se redujeron en 22 por ciento, respecto al año anterior, como resultado de las campañas de seguridad vial que realiza el país”.

En Bolivia, diez personas fallecieron por cada 100.000 habitantes, es decir el 0,102 por ciento de la población boliviana murió en hechos de tránsito.<sup>16</sup>

Los resultados muestran, finalmente, que en Bolivia, por cada mil automóviles siniestrados, un individuo pierde la vida.

Los números fríos nunca podrán describir, sin embargo, el drama que se esconde detrás de los accidentes: personas lisiadas, heridos muy graves y dolor en las familias.

---

<sup>16</sup> La Prensa: Bolivia tiene el más alto índice de accidentes de tránsito de la CAN, publicado por: Luz Mendoza 02 de julio de 2010



## **CAPITULO II**

### **2. ANÁLISIS TEÓRICO DE ACCIDENTE Y ACCIDENTE DE TRANSITO**

#### **2.1. ACCIDENTE**

La simple palabra de accidente nos da una noción de su significado, ya que en algún momento de nuestra vida hemos sufrido un accidente, el cual pudo haber sido en nuestra casa (accidente doméstico), en el trabajo (accidente laboral), en el ir y venir de un lugar a otro (accidente de tránsito), etc., pero, ¿Cuál es su significado real?, ¿Es acaso en realidad un accidente?, veamos:

Según el Diccionario del Español Moderno<sup>17</sup> Accidente significa: Calidad no esencial. Lo que puede aparecer o desaparecer sin destrucción del sujeto. Suceso imprevisto. Indisposición. Lesión corporal.

De la anterior definición se puede deducir que un accidente, entonces, es algo que da la casualidad ya que esto significa que es un acontecimiento imprevisto, y lo imprevisto es algo fortuito, casual e inopinado o lo que es lo mismo, que sucede sin haber pensado en ello.

Para Tomás Gallat; Accidente significa “Acontecimiento fortuito que ocasiona un daño. Este puede provenir de un hecho de la naturaleza o de un acto del hombre, que produce consecuencias jurídicas, aunque no responsabilidad del tipo voluntario por no ser imputable a la voluntad del agente, ni siquiera en su aspecto de descuido o negligencia”.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> Martín Alonso, Diccionario del Español Moderno, Ed. Aguilar, 6a ed., México, 1981, p.15

<sup>18</sup> Tomás Gallat y Valencia, Delitos de Tránsito, Ed. PAC, S.A., 11a ed. México, 1995, p.177

Por tanto, un accidente es aquello que no es previsible ni evitable, esto es, que no está al alcance de las personas poder prever determinado hecho o suceso por estarse en presencia de un hecho fortuito.

Según la definición jurídica<sup>19</sup> "Accidente es el acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos".

Por lo cual estaremos de acuerdo entonces que cualquier accidente sea producido o no de manera fortuita e inevitable producirá un daño, el cual, puede ser para la misma persona que lo causa o bien para un tercero y que como consecuencia de esto habrá repercusiones de tipo jurídico.

En tales circunstancias estamos frente a un caso fortuito, ya que es lo no previsible ni evitable y es así como vemos un verdadero accidente en el cual no existe culpa alguna al ejecutar un hecho lícito y por lo tanto no debe aplicarse pena alguna, independientemente de los daños o lesiones que hubiese ocasionado, esto, que puede ser con motivo del tránsito de vehículos. Ya que en estos casos como dice Carranca y Trujillo,<sup>20</sup> se trata de un hecho casual o contingente, de una desgracia, de una pauperías, lo mismo que si ese hecho hubiera sido causado por una fuerza fatal de la naturaleza.

## **2.2. ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Arriba señalamos lo que significa accidente por lo tanto antes de pasar a la definición compuesta de " Accidente de Tránsito " será necesario dejar asentado lo que es tránsito.

Tránsito según la definición Moderna<sup>21</sup> es: Acción de transitar. Paso, acción de pasar. Lugar para descansar o detenerse en una marcha. Paso de un estado a otro. Muerte de una persona justa.

---

<sup>19</sup> Rafael de Pina, Diccionario de Derecho, Ed. Porrúa, 24a ed. 1997., p. 21

<sup>20</sup> Carranca y Trujillo, Derecho Penal Mexicano, Parte General, Tomo I, 4a ed. p.36

<sup>21</sup> *Ibíd.*

Y complementando este concepto el mismo diccionario nos da la definición de "transitar" que significa: Andar o pasar por la vía pública. Viajar haciendo tránsitos.

De lo anterior se deduce que " Accidente de Tránsito " es un acontecimiento fortuito e imprevisto que da la casualidad, pero con motivo del transitar por la vía pública, es decir, pasando de un lado a otro.

Para Víctor A. Irureta; un accidente es un suceso (o encadenamiento de sucesos) inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/ o daños a las cosas.<sup>22</sup>

En un accidente de tránsito, habitualmente el suceso es la coincidencia témporo-espacial de dos objetos y/o cuerpos.

Por lo tanto un accidente es una situación dinámica que implica un encadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él.

Aún así, estas definiciones que se han dado no terminan de complementar lo que realmente queremos tratar en este tema, ya que el transitar por la vía pública sin vehículo puede ocasionar un accidente, en este caso, de tránsito; ejemplo: una persona va caminando por la vía pública y sin poder evitarlo le cae encima de ella un objeto que a su vez se le escapa de las manos a otra persona que realiza trabajos de limpieza de cristales en un segundo piso; esto ocasiona en el accidentado un daño que se traduce en lesión o la muerte producida por ese objeto, entonces, este tipo de accidente de tránsito no es el que queremos analizar sino el de los accidentes que se dan con motivo del "Tránsito de Vehículos " por lo que de esta manera el término más completo será el de " Accidentes de Tránsito de Vehículos " para lo cual la única definición encontrada fue la de: Cutberto Flores; Donde dice que " accidente

---

<sup>22</sup> Víctor A. Irureta, Accidentología Vial y Pericia, Ed. La Rocca, Buenos Aires, 1996, p.19

de tránsito de vehículos son ilícitos que suceden con motivo del desplazamiento de cualquier medio de locomoción.<sup>23</sup>

Por medio de locomoción entenderemos que es aquel medio que nos ayuda a trasladarnos de un lugar a otro, de donde deducimos que es el vehículo, mismo que, según el Diccionario del Español Moderno<sup>24</sup> es: "Carruaje, embarcación, aeronave o artefacto para transportar personas".

Una vez que ya se ha hecho el análisis de cada uno de estos términos se podrá concluir que la verdadera forma de nombrar a estos accidentes que nos ocupa el tema será la de "Accidentes de Tránsito de Vehículos" la cual en conclusión la definición puede quedar de la siguiente manera:

*"Acontecimiento imprevisto, fortuito, casual que sucede cuando por motivo de transitar por la vía pública con un vehículo se ocasiona daños a las personas o cosas".*

Ahora bien este daño a las personas o cosas en casi el 95% de los casos es a terceros por lo que constituye una responsabilidad para que el que ocasionó este accidente haga la reparación del daño o daños, para lo cual será interesante definir si a esto se le debe de denominar "conducta".

## **2.3. TEORÍA DEL ACCIDENTE**

### **2.3.1. Teorías de las causas de los accidentes**

Los accidentes se definen como sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades. Es muy difícil prevenirlos si no se comprenden sus causas. Ha habido muchos intentos de elaborar una teoría que permita

---

<sup>23</sup> Cutberto Flores Cervantes, Los accidentes de tránsito, Ed. Porrúa, 5a ed., México 1997, p.6

<sup>24</sup> *Ibíd.*

predecir éstas, pero ninguna de ellas ha contado, hasta ahora, con una aceptación unánime. Investigadores de diferentes campos de la ciencia y de la técnica han intentado desarrollar una teoría sobre las causas de los accidentes que ayude a identificar, aislar y, en última instancia, eliminar los factores que causan o contribuyen a que ocurran accidentes. En el presente artículo se ofrece un breve resumen de las diferentes teorías sobre sus causas, además de una estructura de los accidentes.<sup>25</sup>

### **2.3.1.1. La Teoría del Dominó**

Fue W. H. Heinrich (1931),<sup>26</sup> quien desarrolló la denominada teoría del “efecto dominó”. De acuerdo con esta teoría un accidente se origina por una secuencia de hechos. Heinrich propuso una “secuencia de cinco factores en el accidente”, en la que cada uno actuaría sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. He aquí la secuencia de los factores del accidente:

- Herencia y medio social.
- Acto inseguro.
- Falla humana.
- Accidentes.
- Lesión.

Heinrich propuso que, del mismo modo en que la retirada de una ficha de dominó de la fila interrumpe la secuencia de caída, la eliminación de uno de los factores evitaría el accidente y el daño resultante, siendo la ficha cuya retirada es esencial la número 3. Si bien Heinrich no ofreció dato alguno en apoyo de su teoría, ésta presenta un punto de partida útil para la discusión y una base para futuras investigaciones.

---

<sup>25</sup> Abdul Raouf: “Teoría de las Causas de los Accidentes”, ENCICLOPEDIA DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO de la OIT, Capítulo 56 Prevención de los Accidentes. Tercera edición en español. Copyright de la edición española, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España, 1998.

<sup>26</sup> Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.

### **2.3.1.2. Teoría de la Causalidad Múltiple**

Aunque procede de la teoría del dominó, la teoría de la causalidad múltiple defiende que, por cada accidente, pueden existir numerosos factores, causas y subcausas que contribuyan a su aparición, y que determinadas combinaciones de éstos provocan accidentes. De acuerdo con esta teoría, los factores propicios pueden agruparse en las dos categorías siguientes:<sup>27</sup>

- *De comportamiento.* En esta categoría se incluyen factores relativos al trabajador, como una actitud incorrecta, la falta de conocimientos y una condición física y mental inadecuada.
- *Ambientales.* En esta categoría se incluye la protección inapropiada de otros elementos de trabajo peligrosos y el deterioro de los equipos por el uso y la aplicación de procedimientos inseguros.

La principal aportación de esta teoría es poner de manifiesto que un accidente pocas veces, por no decir ninguna, es el resultado de una única causa o acción.

### **2.3.1.3. La Teoría de la Casualidad Pura**

De acuerdo con ella, todos los trabajadores de un conjunto determinado tienen la misma probabilidad de sufrir un accidente. Se deduce que no puede discernirse una única pauta de acontecimientos que lo provoquen. Según esta teoría, todos los accidentes se consideran incluidos en el grupo de hechos fortuitos de Heinrich y se mantiene la inexistencia de intervenciones para prevenirlos.<sup>28</sup>

### **2.3.1.4. Teoría de la Probabilidad Sesgada**

---

<sup>27</sup> Hayhurst, ER (January 1932). "Review of Industrial Accident Prevention: a Scientific Approach". Am J Public Health Nations Health 22 (1): pág. 20, 119.

<sup>28</sup> Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.

Se basa en el supuesto de que, una vez que un trabajador sufre un accidente, la probabilidad de que se vea involucrado en otros en el futuro aumenta o disminuye respecto al resto de los trabajadores. La contribución de esta teoría al desarrollo de acciones preventivas para evitar accidentes es escasa o nula.

#### **2.3.1.5. Teoría de la Propensión al Accidente**

De acuerdo con ella, existe un subconjunto de trabajadores en cada grupo general cuyos componentes corren un mayor riesgo de padecerlo. Los investigadores no han podido comprobar tal afirmación de forma concluyente, ya que la mayoría de los estudios son deficientes y la mayor parte de sus resultados son contradictorios y poco convincentes. Es una teoría, en todo caso, que no goza de la aceptación general. Se cree que, aun cuando existan datos empíricos que la apoyen, probablemente no explica más que una proporción muy pequeña del total de los accidentes, sin ningún significado estadístico.<sup>29</sup>

#### **2.3.1.6. Teoría de la Transferencia de Energía**

Sus defensores sostienen que los trabajadores sufren lesiones, o los equipos daños, como consecuencia de un cambio de energía en el que siempre existe una fuente, una trayectoria, un receptor, y cuando este nivel de energía supera lo que puede soportar el receptor. La utilidad de la teoría radica en determinar las causas de las lesiones y evaluar los riesgos relacionados con la energía y la metodología de control. Pueden elaborarse estrategias para la prevención, la limitación o la mejora de la transferencia de energía.

#### **2.3.1.7. Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas”**

No es tanto una teoría cuanto una advertencia que debe tenerse en cuenta si se trata de comprender la causalidad de los accidentes. Cuando se investiga un accidente, se tiende a centrar la atención en sus causas inmediatas, obviando las esenciales. Las situaciones y los

---

<sup>29</sup> Simonds, Rollin H. Safety management. Homewood, Ill: R. D. Irwin., 1973, pág. 211.

actos peligrosos (causas próximas) son los síntomas y no las causas fundamentales de un accidente.

## **2.3.2. Teoría sobre accidentes de tránsito**

### **2.3.2.1. Causa de los accidentes**

Si consideramos que la tarea de conducir un vehículo en general es parte importante por que consiste en tomar decisiones de manera continuada ya que el comportamiento del conductor será el resultado de su propia evaluación de los probables desenlaces favorables o desfavorables de sus acciones o del posible beneficio o perjuicio que de ellos pueda derivarse.

Esta es la razón porque existe un consenso generalizado de que los factores humanos juegan un papel predominante en el desencadenamiento de los accidentes de tránsito terrestre con la participación de otros elementos como el vehículo y la vía.

El accidente siempre tiene una causa de producción o mejor dicho en el accidente concurren una serie de causas cuyo resultado es la producción del siniestro.

Mendoza<sup>30</sup> explica que la causa de un accidente es cualquier condición, acción u omisión, sin los cuales el hecho no hubiera ocurrido es decir que cuando se buscan las causas de un accidente hay que tratar de hallar varias de esas causas trabajando unidos. Planteándose hipótesis que respondan a las interrogantes investigativas ¿cómo? ¿Por qué?

Según J. S. Baker<sup>31</sup> define la causa de un accidente como “cualquier comportamiento, acto, condición o negligencia en el cual el accidente no se hubiera producido”.

---

<sup>30</sup> Mendoza J.: Curso de Derecho Penal Venezolano, Parte general, Tomo II, 11va. Edición, Caracas, el Cojo, 1987, pág. 24.

<sup>31</sup> Baker, J. S.: Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico. Madrid: Gala. (Traducido por la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico). 1970.



Ahora es cierto que las circunstancias no siempre son causas de accidentes y aunque las causas de un accidente siempre serán circunstancias.

Por ejemplo, la carretera con curvas esta mojada y un automóvil recorría por la misma, en esa oportunidad se salió de la calzada cayendo en la cuneta y destrozándose.

Las carreteras resbaladizas son causas de más de un accidente pues es fácil llegar a la conclusión de que ello contribuyó a este accidente hasta que se tiene conocimiento de que el motivo real fue que el conductor se durmió.

Es lógico pensar que el automóvil se hubiese salido aunque la carretera hubiese estado seca por lo que en este caso la causa es el sueño y la circunstancia la carretera mojada.

De acuerdo a principio técnico la causa se divide en

- Causa directa o principal
- Causa mediata
- Causa remota o primitiva

## **I. CAUSA DIRECTA O PRINCIPAL**

Son conductas anormales de una unidad de transito que da lugar directamente al acontecimiento clave.

Una causa directa es producto de otras causas las cuales ayudan a explicar la conducta anormal del vehículo y decimos que atendiendo finalidades practicas solo existe una causa directa por cada unidad de transito envuelta en un accidente, y la mayoría de ellas son realizadas por el elemento humano que puede definirse en una palabra “IMPRUDENCIA”

Las causas directas más frecuentes son:

- a. *Maniobras prohibidas*

Son acciones prohibidas por considerarse peligrosas contra la seguridad de los usuarios de la vía pública.

Ejemplo: Realizan virajes en “U” para continuar en sentido contrario en los siguientes casos:

- En las intersecciones de calles y caminos
- En los pasos para peatones
- A menos de 200 Mts. De las curvas cimas o gradientes, etc.
- En las avenidas
- Conducir describiendo eses o en “zig zag”
- Conducir en retroceso
- Omitir reglas para girar

*b. Maniobras negligentes*

Son acciones que alteran las condiciones normales de la circulación

Ejemplo: Conductor que cruza una intersección en luz roja y causa un accidente. O que no mantiene su carril, o cruza una intersección sin dar derecho de vía.

*c. Velocidad Peligrosa*

Cuando esta es inadecuada dentro de la circulación (excesiva o lenta ) y generalmente la velocidad excesiva agrava los resultados más la consecuencia de otra causa .

Ejemplo: Desarrollar velocidades fuera de lo establecido legalmente fuera del radio urbano rural con el deseo de sentir el vértigo de la velocidad por competencia o sin razón produciendo un accidente.

*d. Deficiencia en la percepción*

Las diferencias en la percepción por diversos motivos originan que estas distancias se reduzcan considerablemente disminuyendo las posibilidades de evitar el siniestro e incluso a veces las anulan totalmente.

Ejemplo: Un conductor conduce su vehículo en la carretera La Paz - Oruro por deficiencia en su capacidad de percibir no calcula la distancia aproximada en que se acerca un vehículo que circula en sentido contrario

generándose el accidente ; estableciéndose que el conductor no se dio cuenta del peligro reduciendo su reacción al mínimo en distancia y tiempo.

*e. Condiciones negativas*

Se refiere a todas aquellas condiciones o conductas inherentes a la persona que le hacen especialmente propensa para tener u ocasionar un accidente y que se realicen sin voluntad del conductor tales como desconocimiento de las normas de transito

Recalcamos que la condición negativa no implica una intencionalidad sino una predisposición al error normalmente ignorada por el conductor.

Ejemplo: El Sr. Vargas de la ciudad de La Paz, sale a “pasear” por la avenida Costanera con el coche y disfruta del paisaje que se le presenta, sentado al volante, circulando a una velocidad de 20 Km/h; al volver a su casa (si esto ocurre) dirá que es un conductor experto y prudente, que es imposible que tenga un accidente, pues circula a una velocidad mínima respetando todas las señales , ignorando que están peligroso circular a velocidad excesiva como hacerlo a una velocidad mucho menor de lo que aconseja la vía y establece nuestro código, sumándose a esto el alto porcentaje de atención concentrado en el paisaje y no en el trafico.

## **II. CAUSAS MEDIATAS**

Son aquellas que en sí mismas no dan lugar al accidente pero conducen hacia él, es decir que no están en conexión con el hecho de una manera recta, sino a través de la causa directa.

Miguel López Muñiz<sup>32</sup> clasifican las causas mediatas en:

*a. Relativas al usuario de la vía*

El factor humano juega un papel preponderante en el desencadenamiento de los accidentes de circulación por la influencia de aspectos físicos o somáticos que afectan el cuerpo y psíquicos que afectan la mente del usuario de la vía, sumándose el comportamiento individual

Aspectos físicos o somáticos:

---

<sup>32</sup> López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995, pág. 205-209.

- Alteraciones somáticas transitorias (Lipotimias, nauseas, mareos, etc.)
- Alteraciones o defectos orgánicos permanentes (Diabetes, insuficiencia cardiaca, artrosis, etc.)
- Insuficiencias motoras (Descoordinación, falta de reflejos, etc.)
- Insuficiencias sensitivas: ópticas o acústicas ( Defectos d la vista o del oído)

Aspectos psíquicos:

- Falta de conocimientos antisociales o peligrosos
- Actitudes antisociales o peligrosas
- Enfermedades mentales
- Inestabilidad emocional o conflictos personales
- Toxicomanías y alcoholismo
- Sueño, rutina o cansancio, etc.

Comportamiento individual:

- Influido por el desconocimiento de norma de circulación
- Inobservancia a las disipaciones
- Conducta anormal por malos hábitos
- Monotonía de la pista
- Trayectos conocidos
- Tráfico en dirección contraria

*b. Relativas al vehículo*

Por el segundo factor en importancia como protagonista de un accidente, es necesario que si un automotor no cumple estrictamente las reglas de mantenimiento se vulnera la seguridad del usuario, y para una mayor interpretación ciaremos estas:

Seguridad activa: La componen aquellos elementos o partes que ejercen su función mientras el vehículo está circulando y son considerados vitales en la incidencia de los accidentes de tráfico.

- Sistema eléctrico

- Sistema de suspensión
- Sistema de tracción
- Sistema de dirección
- Sistema de frenos
- Sistema de neumáticos y convergencia

Seguridad pasiva: Está compuesta por elementos que solo desarrollan su función en el momento del accidente como ser:

- Cinturón de seguridad
- Apoya cabezas o cabezal
- Anclajes de asientos y cinturones
- Salientes internos del vehículo

*c. Relativas a la vía*

Desde el punto de vista de la investigación del accidente, referente a este factor se debe estudiar y considerar principalmente:

- Estructura vía (de tierra, gravilla, empedrado, asfalto)
- La clase de trazado, el firme y características

*d. Relativas a fenómenos atmosféricos*

Los autores sobre el tema denominan influencia climatológica que reducen ostensiblemente la seguridad circulatoria para los usuarios de la vía pública.

- La lluvia: (corinas de agua que dificulte la visión, enlodan la vía, calzadas resbaladizas)
- La nieve
- La niebla
- El fuerte viento

Esta influencia se convertirá en causa mediata, siempre y cuando el conductor disminuya sus previsiones y no tome las medidas de seguridad que le impone las circulaciones.

### **III. CAUSAS REMOTAS O PRIMITIVAS**

Estas causas estas constituidas por una variedad de actos, abandono por parte de muchas personas y omisiones de las que resultan o conducen a las causas mediatas;

algunos aparecen pocos minutos antes de producirse el accidente, otros aparecen más temprano y hay que tiene un origen muy remoto en relación con el lugar y hora del accidente.

Ejemplo: Un conductor circula la carretera Oruro- Cochabamba y sorpresivamente llueve factor que genera confusión produciéndose el accidente (paso minutos antes). El Sr Tapia conduce su automóvil en la ciudad de La Paz de la zona central hacia Calacoto, después de haber ingerido bebidas alcohólicas, perdiendo la capacidad de espacio, percepción y reflejos generándose posteriormente un accidente o en el caso el Sr, Aguirre que fue adquiriendo malos hábitos en el periodo de su aprendizaje.

Referente a las consideraciones que se convierten en causas remotas por abandono de parte de autoridades competentes afines al problema, creando circunstancias favorables para que los accidentes se produzcan ya que al no mejorar las carreteras, caminos, vías urbanas, etc.; no efectuar servicios preventivos de patrullaje, inspección de vehículos y por ultimo no supervisar el aprendizaje de tránsito terrestre

Generalmente podemos especular acerca de las causas remotas en conexión con un determinado accidente, pero teniendo la acumulación de datos y la información completa procedente de muchos accidentes se puede llegar a conclusiones útiles que facilitan la interpretación de estas causas.

#### **IV. CADENA DE ACONTECIMIENTOS**

La mayoría de los accidentes son vistos a partir de su culminación ya que no es testigo presencial del mismo, por mucho que el investigador se de prisa en llegar al lugar de los hechos, solo podrá ver lo último que ha sucedido. Sin embargo cuando tenga que explicar o describir el accidente, tendrá que hacerlo comenzando desde el principio. Este representa una dificultad que tiene que vencer el investigador aplicando sus conocimientos profesionales, desde el registro del lugar (ITO) pudiendo complementar con varias inspecciones oculares y con la reconstrucción del hecho

Al accidente a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y en el espacio, mediante una sucesión de circunstancias que se van encadenando hasta producir el resultado.

Como afirma López Muñiz,<sup>33</sup> el tiempo ha de ser reconstruido a base de momentos que comprenderán aquellos segundos o fracciones de los mismos en que personas que intervienen en el accidente han debido de obrar de una manera determinada, y que en la realidad lo han hecho así, o de otra forma. En el espacio existirán “áreas” o “zonas” en las que los hechos se producen y dentro de ellos determinados “puntos”, en donde situar acciones concretas. El conjunto de un “momento” y un “punto” será la posición. Por último la unión de varias posiciones dará lugar a una fase del accidente

Europa y Norteamérica utilizan la clasificación clásica en la que se distinguen tres fases, la de decisión, la de conflicto y la de posición final. Mientras que en Latinoamérica y muy especialmente en Bolivia aplicamos la cadena de acontecimientos que tiene cinco puntos característicos

### **2.3.2.2. Punto sorpresa**

Es el momento en que el conductor o el peatón se dan cuenta o perciben que existe un peligro inminente, esto no quiere decir que sea exactamente en el instante que aparece el peligro, pues este puede haber aparecido si que el conductor o peatón se dieran cuenta; en algunos accidentes este eslabón no aparece cuando el investigador pueda obtener datos de esta fase, puede determinar si el conductor o peatón obró correctamente o no, y en qué grado contribuyó a que el accidente se produjera.

Lograda la percepción del peligro el conductor o peatón reaccione ante el estímulo anterior en algunos casos y en otros puede quedar nula por la rapidez de producirse los

---

<sup>33</sup> López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995, pág. 205-209.

acontecimientos, llegando en otros casos a no existir habiendo únicamente percepción (sorpresa) y resultados.

Desde que el usuario se dé cuenta del peligro hasta que actúa con el fin de soslayarlo, transcurre un “tiempo” que se llama reacción, y se considera que este periodo de tiempo es empleado por:

- Los órganos sensitivos, de ordinario los ojos, al percibir la condición o estímulo
- La mente al considerar lo que hay que efectuar con respecto a ella
- Los nervios al transmitir el mensaje a los músculos
- Los músculos al empezar a moverse para reacción

Ejemplo: Un conductor circula por la carretera con un vehículo, en momento dado sus sentidos de la vista y del oído le indican que, a unos cien metros, viene un gran camión en sentido contrario, por el centro de la calzada, datos que comunican al cerebro, este, una vez recogidos los datos, los relaciona e inmediatamente otro en el que se indican los medios para soslayarlo (intelección), a la vista de juicios, la voluntad se dedica actuar (volición).

El tiempo de reacción es variable y oscila con arreglo a la edad, el estado físico o psíquico. Lopez-Muñiz<sup>34</sup> sostiene que se llama tiempo de reacción.

Al intervalo entre un estímulo sensorial y la correspondiente reacción voluntaria, que puede ser más o menos automática y dice que la reacción puede ser simple o de elección. La primera será aquella en la que el individuo actúa ante un solo impulso, que lleva como consecuencia una sola actividad, para estas situaciones se ha calculado un mínimo de 0.50 segundos, estableciéndose un tiempo medio de 1.83 segundos para los hombres y 2.82 para las mujeres. Mientras que la reacción de elección es aquella que ante el impulso obliga a una elección entre varias posibilidades y esta dura entre medio segundo y segundo y medio, pudiendo llegar para conductores de tipo medio, entre 3 y 4 segundos.

---

<sup>34</sup> López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995, pág. 66-67



| <b>EDAD</b>            | <b>TIEMPO DE REACCIÓN EN SEGUNDO</b> |
|------------------------|--------------------------------------|
| Menos de 20 años       | 0.58                                 |
| De 20 a 29 años        | 0.58                                 |
| De 30 a 39 años        | 0.58                                 |
| De 40 a 49 años        | 0.60                                 |
| De 50 a 59 años        | 0.61                                 |
| De 60 años en adelante | 0.63                                 |

Este tiempo de reacción se expresa en maniobra de evasión para evitar que el accidente se produzca y maniobra de evasión es la acción o conjunto de ellas que efectuó el usuario para evitar que el accidente se produzca, y estas pueden ser simples o complejas, a su vez pasivas o activas

— Maniobras de evasión simple pasivas

- Tocar la bacina

En realidad se descarga la realización de la maniobra en otra persona, advirtiéndola de la existencia o posibilidad de un conflicto, incompatible para sordos, etc.

- Dar destellos de luz (cambio de baja a alta y viceversa)

Con mayor alcance y con los mismos inconvenientes.

— Maniobras de evasión simple activas

- Disminuir la velocidad, sino consigue evitar el accidente ,aminorara sus consecuencias
- Detención del vehículo
- Aumentar la velocidad
- En ocasiones resulta útil pero de no lograrse evitar el accidente aumentara normalmente sus consecuencias.
- Giros (derecha o izquierda) el giro violento o paulatino puede soportar ya en sí mismo un peligro mucho más conflictivo
- Estando el vehículo parad, Dar marcha atrás o adelante

— Maniobras complejas pasivas y activas

Resulta de la aplicación conjunta de varias de las anteriores

- Diminución de la velocidad y giro
- Disminución de la velocidad y toque de la bocina
- Disminución de la velocidad y destello luminoso
- Aumento de velocidad y giro
- Giro y toque de bocina

Y para determinar este acápite expresamos que las causas principales del punto de Sorpresa son la distracción, cansancio, velocidad, etc.

#### **2.3.2.3. Punto de no escape**

Es el punto en el cual el accidentes es inevitable, o sea es el momento en que el conductor o peatón no puede hacer nada para evitar el accidente, en todo caso lo único que podría es disminuir las consecuencias del mismo; en algunos casos el Punto de Sorpresa y el N° Escape coinciden y se confunden, en cuyo caso no existirá maniobra evasiva o bien será corta. Algunos juristas y peritos investigadores denominan el Punto Clave.

#### **2.3.2.4. Acontecimiento llave**

Denominado también punto de contacto, cuya significación de muestre la culminación del accidente y la presencia de diversos momentos y puntos complementarios, hasta la posición del máximo efecto de las unidades de transito protagonistas del hecho.

Existen dos tipos de acontecimientos llave:

- Cuando un accidente está representado en el primer contacto entre ambas unidades de transito, estos ocurren en la carretera o el berma de la misma, intersecciones de avenidas, calles en zonas urbanas.

- Cuando un accidente se ha generado sin haber hecho contacto entre unidades de tránsito, generalmente ocurren en carreteras, llamase también accidentes sin contacto

Ejemplo: El Sr. Chamba conduce su camión en la carretera antigua Cochabamba- Santa cruz (Valle Alto) percibe el acercamiento de un vehículo en sentido contrario circunstancias en que se va a producir el cruce, se da cuenta que el otro conductor invadió su carril y realiza su maniobra evasiva saliéndose de la calzada hacia la cuneta.

#### **2.3.2.5. Punto de mayor contacto**

Este punto tiene lugar instantes después de ocurrir el acontecimiento llave y se caracteriza porque ambas unidades protagonista recorren espacio, que varía de acuerdo al impulso que traían antes de que el hecho tuviera lugar.

Su observación y estudio son útiles al investigador para efectuar con el apoyo de otras pruebas los estimados de velocidad, y la participación de diferentes fuerzas para determinar si la actuación de la unidades contribuyo o no a que el accidente fuera más grave. (Estudios de la dinámica de los accidentes trataremos en tema específico)

#### **2.3.2.6. Punto de descanso**

Es la posición final y definitiva que adoptan las unidades de tránsito protagonistas de un hecho, vale decir cuando llega a la inmovilidad el evento. Para el investigador es muy importante determinar con exactitud esta posición por que servirá de inicio en la investigación del accidente

# **CAPITULO III**

## **3. DERECHO A LA SEGURIDAD HUMANA Y SEGURIDAD VIAL**

### **3.1. SEGURIDAD HUMANA: ANÁLISIS CRÍTICO DE SUS POTENCIALIDADES Y RIESGOS**

El concepto de seguridad humana está aún en proceso de maduración. Prueba de ello es que existen diferentes definiciones sobre la misma y varios enfoques sobre cómo avanzar hacia ella. Qué significa y qué implicaciones políticas prácticas conlleva son todavía objeto de discusión entre los académicos y políticos interesados por el tema. En cualquier caso, a pesar de las imprecisiones y discrepancias que le rodean, en la idea de la seguridad humana cabe apreciar diferentes aportes positivos y potencialidades, tanto en el plano de la seguridad como en el del desarrollo o el de la gobernanza democrática. En contrapartida, no se puede ocultar que su propia formulación presenta deficiencias y problemas, al tiempo que su materialización práctica plantea algunas dudas y conlleva diversos riesgos. Así pues, el objetivo de este artículo consiste precisamente en reflexionar sobre el alcance del paradigma de la seguridad humana a partir de la evaluación de sus pros y contras.

Esta reflexión toma como referencia, inevitablemente, la discusión existente entre las dos grandes interpretaciones y propuestas que en los últimos años se han conformado en torno a la seguridad humana, que se han venido a denominar “enfoque amplio” y “enfoque restringido”. Todo análisis de los aportes y las limitaciones de la seguridad humana tiene que tomar en cuenta esos dos enfoques. El primero se centra en la “libertad frente a la necesidad”, esto es, en la satisfacción del desarrollo humano y de un mínimo bienestar (seguridad alimentaria, sanitaria, medioambiental, etc.), y se corresponde a la formulación inicial de la seguridad humana realizada por el PNUD en su Informe sobre Desarrollo Humano de 1994, sostenida también por la Comisión de la Seguridad Humana, liderada por

Japón, y su relevante informe *La seguridad humana ahora*, publicado en 2003. Por su parte, el enfoque restringido se centra en la “libertad frente al temor”, esto es, en la protección ante la violencia física en contextos de conflicto. Su gestación y expansión ha venido de la mano en gran medida de la Red de Seguridad Humana, promovida por Canadá e integrada por varios estados.

Para comprender en qué ámbitos se concretaron tales avances teóricos, nos resultará útil basarnos en los criterios formulados por David Baldwin.<sup>35</sup> En su opinión, para caracterizar cada enfoque de seguridad es necesario hacerle cuatro preguntas, de las cuales las dos primeras son las más importantes:

- ¿Para quién es la seguridad? Es decir, cuál es el “objeto de referencia” de la seguridad, el sujeto que debe ser asegurado. Esto implica hablar de diferentes “niveles” de seguridad: la seguridad nacional o del Estado, propia de la visión clásica; la seguridad global o internacional, propia del concepto de “seguridad común”; y la seguridad individual, propia, por ejemplo, de la seguridad humana.
- ¿Qué valores hay que asegurar o proteger? La concepción tradicional de la seguridad nacional se centra en la protección de valores como la independencia política o la integridad territorial del Estado, mientras que el nuevo enfoque de la seguridad humana abarca una amplia gama de valores, desde el bienestar económico hasta la salud de las personas.
- ¿Qué amenazas a la seguridad se perciben? En función de los valores que se estimen dignos de protección, las fuentes de amenaza pueden variar. Así, en la visión clásica, se centran en potenciales agresiones militares desde otros estados, en tanto que la visión multidimensional abarca numerosas amenazas (desastres naturales, crisis económicas, epidemias, etc.).
- ¿Con qué medios se puede garantizar la seguridad? En función de los conceptos de seguridad, valores y amenazas, los instrumentos y políticas necesarios pueden ser diversos: disuasión militar en el caso de la concepción clásica, cooperación

---

<sup>35</sup> BALDWIN, David A. “The concept of security”. *Review of International Studies*. Vol. 23. No. 1 (1997). P. 13.

internacional en el caso del enfoque de seguridad cooperativa, desarrollo humano en el enfoque amplio de la seguridad humana, etc.

Pues bien, durante los años ochenta emerge un “nuevo pensamiento sobre seguridad” tanto en la producción bibliográfica como, en alguna medida, en algunas instituciones internacionales y gobiernos. Ese nuevo pensamiento consiste en diferentes propuestas que, siguiendo a Krause,<sup>36</sup> se pueden agrupar en tres tipos:

- Aportaciones que mantienen un enfoque estatocéntrico, pero que, mediante diferentes adjetivos (seguridad común, cooperativa, colectiva, comprehensiva), matizan el concepto de seguridad para aludir a diferentes formas de cooperación multilateral o interestatal en materia de seguridad.
- Enfoques que amplían la estrecha concepción ortodoxa de seguridad, centrada en la salvaguarda del Estado, para referirse a una seguridad multidimensional, que incluye una amplia gama de nuevas amenazas potenciales (económicas, medioambientales, migraciones, redes criminales, violaciones de derechos humanos, etc.).
- Intentos de profundizar en la agenda de seguridad más allá del enfoque estatocéntrico, avanzando en dos direcciones: hacia arriba, al concebirla como un bien global que trasciende a los estados; y también hacia abajo, por cuanto diferentes autores y enfoques confrontaron la concepción estatocéntrica con el argumento de que es la persona el sujeto final de la seguridad, y que ésta puede ser incluso contrapuesta a la de su Estado.

En conclusión, el cuestionamiento del paradigma tradicional ha girado sobre todo en torno a dos ejes. El primero ha consistido en el cuestionamiento del contenido de la seguridad y en el ensanchamiento del mismo, incorporando a las amenazas militares otras de tipo económico, político, social, medioambiental, etc. Este proceso ha conllevado un

---

<sup>36</sup> KRAUSE, Keith. “Theorizing security, state formation and the ‘Third World’ in the post-cold war world”. *Review of International Studies*. Vol. 24. No 1 (1998). P. 126.

acercamiento entre las cuestiones de seguridad y las de desarrollo, que se ha incrementado en los años noventa y se ha reflejado en el concepto de seguridad humana. El segundo eje de evolución ha girado en torno al objeto de la seguridad, pasándose de la visión estatocéntrica clásica a las visiones que se centran en un nivel global o individual. Esta última perspectiva nos interesa particularmente, pues es la que acaba desembocando en la aparición del concepto de seguridad humana. En efecto, la ampliación que hemos mencionado de la agenda de la seguridad, mediante la consideración de diferentes amenazas a la misma, ha contribuido a replantear que sea el Estado el objeto de referencia de la seguridad, al entender que son los individuos los que sufren muchas de tales amenazas. Así, algunos autores, como Thomas,<sup>37</sup> entendían ya en los años ochenta que la insatisfacción de las necesidades básicas constituye una amenaza a la seguridad del individuo. Igualmente, cabe destacar también la contribución realizada en esta línea por diferentes autoras feministas, como Tickner,<sup>38</sup> que reformulan el concepto de seguridad a partir de la problemática específica de las mujeres.

En suma, la aparición del concepto de seguridad humana responde sobre todo a dos nuevas ideas formuladas en la década o década y media anterior:

- la seguridad debe centrarse en las personas; y
- la seguridad de las personas se ve amenazada no sólo por la violencia física, sino también por otras amenazas a su subsistencia en condiciones de dignidad.

Como veremos más adelante, este segundo elemento ha sido en parte abandonado por el enfoque restringido de la seguridad humana. A estas ideas habría que añadir una tercera, referida a los medios: la seguridad no puede alcanzarse mediante la confrontación, sino mediante la cooperación y la política.

---

<sup>37</sup> THOMAS, Caroline. *In search of security: the Third World in International Relations*. Brighton (Inglaterra): Wheatsheaf, 1987.

<sup>38</sup> TICKNER, J. *Ann. Gender in International Relations: Feminist perspectives on achieving global security*. Nueva York: Columbia University Press, 1992.

Por último, añadiremos que la aparición del concepto de seguridad humana también es deudora de otra línea de evolución teórica, la habida en el campo del desarrollo y que dio lugar al paradigma del “desarrollo humano”. Éste es el formulado por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en 1990 como un proceso de ensanchamiento de las capacidades y libertades de las personas, en contraposición al concepto clásico del desarrollo, entendido en términos de mero crecimiento macro-económico. El PNUD, al formular posteriormente la idea de la seguridad humana, la define como la condición para que las personas puedan ejercer tales opciones de forma libre y segura, con una relativa confianza en que las oportunidades de hoy no desaparezcan mañana. Desde esta perspectiva, una y otro están estrechamente interrelacionados y se necesitan mutuamente. La seguridad humana es un requisito para el disfrute del desarrollo humano, que a su vez es necesario para materializarla.

### **3.1.1. Aportes y potencialidades de la seguridad humana**

Después de haber trazado someramente la evolución teórica que alumbró el concepto de la seguridad humana, estamos en mejores condiciones para comprender y valorar su alcance y su grado de utilidad. Así pues, examinemos a continuación sus principales contribuciones y rasgos positivos.

*La seguridad humana erige a la persona (su bienestar, libertad y derechos), y no al Estado, en sujeto de la seguridad. Este cambio tiene profundas implicaciones tanto teóricas como prácticas.*

En el plano teórico, supone un profundo cuestionamiento del carácter estatocéntrico del concepto clásico de seguridad, así como también del enfoque “realista”, el mainstream que históricamente ha dominado los estudios de Relaciones Internacionales. Además, el desplazamiento del eje de atención desde el Estado hacia el individuo implica también un cambio de enfoque en el análisis que se realiza en diversos planos: así, por ejemplo, la prioridad pasa desde los derechos de los estados (soberanía, no injerencia) a los derechos



humanos de las personas, del mismo modo que hay también un cambio en cuanto a las preocupaciones y necesidades, desde las del Estado (intereses nacionales, poder militar) hacia las de las personas (necesidades básicas, libertades).

El cambio de enfoque tiene también evidentes implicaciones prácticas. En primer lugar, el hecho de enfocarse a las personas y a sus fuentes de amenaza, diferentes a las que afectan a los estados, exige el diseño de otro tipo de estrategias para poder garantizar la seguridad, que descansen no tanto en las capacidades militares sino en políticas que garanticen un mínimo de bienestar, libertad y derechos. En segundo lugar, dado que muchas veces la seguridad e intereses de los estados no coinciden e incluso son contradictorios con los de sus ciudadanos (algo palpable, por ejemplo, en regímenes militarizados y autoritarios), podemos decir que la seguridad humana constituye un paradigma con potencial emancipador para las personas, al revalorizar sus propios intereses.

Esta evolución teórica, que pone al individuo en el centro del análisis y que con ello desafía el pensamiento realista y estatocéntrico tradicional, se nutre en gran medida de un pensamiento de corte liberal y humanista. Como dice Krause, las raíces del concepto de seguridad humana se encuentran en las ideas ilustradas que subrayan la importancia de los derechos y las libertades individuales. Es más, añade, “la promoción contemporánea de la seguridad humana es la culminación del proyecto liberal para construir instituciones políticas fuertes, legítimas y representativas”.<sup>39</sup>

En efecto, no es de extrañar que la formulación y expansión del concepto tenga lugar en los primeros años noventa, un momento en el que cobra auge un enfoque liberal en las relaciones internacionales, basado en las ideas de la cooperación pacífica entre estados, el refuerzo de las normas e instituciones internacionales, la promoción de los derechos civiles y políticos, y la democracia representativa. En esos momentos, la superación de la confrontación bipolar, los acuerdos de desarme y el nuevo papel que tienen las Naciones Unidas, hacen que cobre fuerza la percepción de que el nuevo sistema internacional,

---

<sup>39</sup> KRAUSE, Keith. “Seguridad humana: ¿Ha alcanzado su momento?”. *Papeles de Cuestiones Internacionales*. No 90 (2005). P. 30.

caracterizado por un modelo liberal que la globalización irradia a todo el mundo, sea seguro y pacífico. En ese contexto, superada la lógica de la disuasión nuclear y la confrontación de bloques, aumenta el margen para pensar sobre las relaciones internacionales y la seguridad con otras claves, menos constreñidas por la lucha geopolítica entre estados y más universales y multilaterales, al tiempo que más atentas a la cooperación multilateral, los derechos humanos de las personas, la lucha contra la pobreza y el desarrollo.

La traslación del objeto de estudio de la seguridad desde el Estado al individuo supone pasar de un enfoque macro a otro micro. Es interesante observar que esta transición no es privativa de este campo, sino que se venía produciendo también en otros terrenos de las ciencias sociales, como el del desarrollo, con la citada aparición del concepto de desarrollo humano que desafía la noción clásica del desarrollo a escala macro. Similar evolución teórica hacia lo micro se había dado ya durante los años ochenta también en el campo de la seguridad alimentaria, que pasó de definirse a escala sólo nacional (suministros en el ámbito del país) a hacerlo a escala familiar (acceso a los alimentos por las familias y sus miembros).

Como hemos apuntado, en esta conceptualización de la persona como sujeto de la seguridad cabe destacarse la contribución de los estudios feministas sobre paz y conflictos. Habitualmente, los estudios sobre seguridad se han centrado en enfoques estructurales y macro. Frente a ellos, numerosas autoras feministas han adoptado un enfoque a escala micro, al analizar el impacto de los conflictos sobre las mujeres. De este modo, han abierto las puertas a análisis desagregados, de abajo hacia arriba, centrados en grupos sociales y personas con características específicas.<sup>40</sup> En un reciente trabajo, Hoogensen y Stuvøy<sup>41</sup> estudian, en particular, la contribución que los enfoques de género han realizado hasta ahora a la formulación de la seguridad humana, argumentando también que pueden realizar una decisiva contribución epistemológica para el futuro desarrollo del concepto,

---

<sup>40</sup> Un interesante análisis de la contribución de la teoría feminista en materia de seguridad puede verse en Blanchard (2003).

<sup>41</sup> HOOGENSEN, Gunhild y STUVØY, Kirsti. "Gender, resistance and human security". *Security Dialogue*. Vol. 37. No. 2 (2006). P. 208-209.

impulsando perspectivas teóricas y empíricas nuevas y alternativas, basadas en preocupaciones sobre la seguridad que emanan de abajo.

De todas formas, como recuerda Mack,<sup>42</sup> esa conversión del individuo en punto de referencia de la seguridad no está exenta de polémica. Para algunos autores y gobiernos, esa visión, y la propia concepción de la seguridad humana, descansan en una visión occidental e individualista de la sociedad y los derechos humanos, diferente a la de otras áreas culturales.

*Otras de las grandes aportaciones del concepto de seguridad humana radica en que introduce los problemas de seguridad en los debates sobre el desarrollo y, así mismo y sobre todo, las cuestiones del desarrollo en los análisis sobre la seguridad. En otras palabras, el concepto de seguridad humana refleja la confluencia teórica y política de dos campos, la seguridad y el desarrollo, que hasta los años noventa estuvieron notablemente separados.*<sup>43</sup>

Tal confluencia responde al cambio del escenario, así como al auge de nuevas explicaciones teóricas de la inseguridad, que responden a una creciente evidencia: la estrecha relación existente entre desarrollo y seguridad. Ante este nuevo tipo de conflictos internos, pierden validez los tradicionales esquemas explicativos de la inseguridad, centrados en la confrontación entre estados que buscan el poder y sus intereses nacionales. Tampoco sirven las explicaciones de tipo ideológico, propias de la Guerra Fría. Los análisis de las guerras intraestatales contemporáneas buscan sus causas en factores vinculados al (sub)desarrollo, tanto económicos (pobreza, desigualdad, apropiación de recursos) como políticos (mal gobierno, agravios identitarios, violación de derechos, etc.). En este sentido, el enfoque de la seguridad humana tiene una mayor capacidad que los esquemas clásicos de la seguridad.

---

<sup>42</sup> MACK, Andrew. "El concepto de seguridad humana". Papeles. No 90 (2005). P. 15.

<sup>43</sup> Existe una amplia bibliografía sobre la confluencia de las agendas de seguridad y de desarrollo. Desde el punto de vista específico de la seguridad humana, véase por ejemplo Thomas, C. (2001).

Como hemos dicho, la seguridad humana está estrechamente interrelacionada con el ya mencionado concepto de desarrollo humano, que el PNUD había formulado previamente. Si éste se concibe como un proceso de ampliación de la gama de opciones y capacidades de las personas, la seguridad humana consiste en que las personas puedan ejercer tales opciones de forma libre y segura.

*De forma similar a lo que ocurre con el concepto de desarrollo humano, la seguridad humana presenta una dimensión cuantitativa así como también otra cualitativa, lo que constituye una interesante contribución y ampliación del concepto de seguridad.*

En primer lugar, la seguridad humana, al menos tal como la definió el PNUD y la entiende el “enfoque amplio” de la misma, tiene una dimensión cuantitativa, referida a la satisfacción de las necesidades materiales para garantizar la subsistencia física de las personas, tales como las de alimentación, cuidados de salud, vivienda o educación. Como dijo Lloyd Axworthy,<sup>44</sup> ex ministro de exteriores canadiense muy activo en este campo, “como mínimo, la seguridad humana requiere que se satisfagan las necesidades básicas”. Es decir, esta dimensión cuantitativa, material, es el núcleo de la seguridad humana, una condición necesaria aunque no suficiente.

En segundo lugar, abarca también una dimensión cualitativa, consistente en una serie de aspectos vinculados al valor de la dignidad humana, tales como la participación en los asuntos de la comunidad, el control sobre la propia vida, la autonomía personal, etc. Es una dimensión de calado político que implica la emancipación de estructuras de poder opresivas. Como muy bien expresa Caroline Thomas,<sup>45</sup> “*la seguridad humana está orientada hacia una noción activa y sustantiva de democracia, que asegure a todos la oportunidad de participar en las decisiones que afectan a sus vidas. Por tanto, está relacionada directamente con las discusiones de la democracia a todos los niveles, desde el local hasta el global*”.

---

<sup>44</sup> AXWORTHY, Lloyd. “Canada and human security: the need for leadership”. *International Journal*. L11(2) (1997). P. 184.

<sup>45</sup> THOMAS, Caroline. “Global governance, development and human security: exploring the links”. *Third World Quarterly*. Vol. 22. No 2 (2001). P. 162.

*Como destaca la cita del punto anterior, el concepto de seguridad humana tiene la virtualidad de integrar dimensiones tanto locales como globales, tanto micro como macro, presentes tanto en las causas de su ausencia como en las actuaciones para promoverla.*

La seguridad humana toma como sujeto a los individuos, de tal forma que tanto su disfrute como su conculcación vienen determinados por factores personales como el género, la edad, la clase social, la etnia, la religión, etc. Pero, igualmente, vienen marcados también por el entorno de cada persona a diferentes niveles, desde los más próximos a los más lejanos; es decir, inciden factores como la familia, la comunidad, el Estado y, también, las estructuras del sistema internacional y las instituciones de gobernanza a escala global. Estas últimas (instituciones multilaterales, normas internacionales, etc.), tienen un papel importante en las condiciones de la (in)seguridad humana para gran parte de la población mundial, pues contribuyen a delimitar normas globales y a orientar en determinada dirección las políticas de desarrollo a escala tanto nacional como global.

Esta capacidad de vincular en el análisis las dimensiones personal, local y global encierra interesantes implicaciones. En primer lugar, impele a superar el estrecho enfoque estatocéntrico tradicional para adoptar otro global, universal, a la hora de formular las políticas de seguridad y las de desarrollo. En palabras de Thomas, “una consideración de la seguridad humana en la era contemporánea nos exige contemplar a la humanidad insertada no simplemente dentro de estados soberanos, sino dentro de una estructura social global, la economía capitalista mundial que ha estado desarrollándose desde el siglo XVI”.<sup>46</sup> En este sentido, el objetivo de la seguridad humana puede ser utilizado (como hace esta autora) como criterio para analizar y juzgar los procesos globales y las estructuras de gobernanza global que inciden en la seguridad humana de las personas del mundo. Es más, dado el aumento de las desigualdades, el paradigma de la seguridad humana podría servir como referente para redefinir las políticas globales de desarrollo, de forma que realmente afronten

---

<sup>46</sup> THOMAS, Caroline. "Global governance, development and human security: exploring the links". Third World Quarterly. Vol. 22. No 2 (2001). P. 161.

las necesidades de seguridad humana de todos los ciudadanos del planeta, especialmente de los más pobres.<sup>47</sup>

En segundo lugar, otra consecuencia de la vinculación entre las dimensiones locales y globales es que subraya que la seguridad de todos los seres humanos está inextricablemente conectada, sobre todo en lo referente a amenazas de tipo global como las medioambientales, económicas, sanitarias, etc. Si un individuo o grupo está amenazado, otros grupos probablemente también estarán en riesgo. Como consecuencia de esta interdependencia, “la seguridad humana no es un juego de suma cero”, en el que un grupo pueda conseguir la seguridad a expensas de la de otro (como en la concepción clásica de seguridad nacional), sino que dibuja un escenario en el que todos ganan o todos pierden.<sup>48</sup>

Una última consecuencia es que el concepto de seguridad humana, al integrar esos diferentes niveles de análisis, puede realizar una interesante contribución a un debate en auge en las ciencias sociales: el de la interrelación entre lo global y lo local, y, en particular, el relativo a la búsqueda de espacios y dinámicas locales que promuevan el desarrollo humano y ofrezcan una alternativa al vigente modelo de globalización.

*Como se desprende de los argumentos anteriores, la seguridad humana tiene connotaciones progresistas y transformadoras.*

Es evidente el contenido normativo y ético implícito en este concepto, formulado no tanto para explicar la realidad sino para impulsar su transformación basándose en determinados valores (cooperación internacional, multilateralismo, derechos humanos, bienestar, construcción de la paz), alternativos a los principios tradicionalmente dominantes en las relaciones internacionales (intereses nacionales, seguridad estatal, poder militar, relaciones de confrontación en un sistema anárquico, etc.). Esta dimensión ha sido remarcada por diferentes autores, que subrayan que “la seguridad humana no es tanto un concepto

---

<sup>47</sup> *Ibíd.*, p. 164.

<sup>48</sup> WEISSBERG, Matthew. “Conceptualizing human security”. *Swords and Ploughshares. A Journal of International Affairs*. Vol. III. No 1 (2003). P. 6.

analítico como un significante de valores políticos y morales compartidos”,<sup>49</sup> y que gran parte de su atractivo radica en que el término “evoca valores progresistas”.<sup>50</sup>

Esa dimensión transformadora de la realidad, sea a escala nacional o global, se desprende del hecho de que la seguridad humana exige el avance en la satisfacción de los derechos humanos así como, al menos en su versión amplia, del desarrollo humano. Cabe hacer aquí dos observaciones. La primera es que todo avance en esta dirección exige la implementación de políticas públicas redistributivas que garanticen derechos y un cierto bienestar a la población, lo cual justifica una revalorización del papel del Estado frente al mercado. La segunda radica en que el discurso de la seguridad humana, en la medida en que integra tanto derechos humanos como cuestiones de bienestar socioeconómico, puede contribuir a subrayar la importancia que tienen los derechos socioeconómicos (como los derechos a la alimentación, a la salud, a la educación, etc.), relegados a un segundo plano teórico e institucional por el pensamiento liberal y por el sistema internacional en su conjunto, los cuales priorizan los derechos civiles y políticos. Ahora bien, este potencial para rescatar del olvido y abogar por la garantía de los derechos socioeconómicos podemos apreciarlo más en el enfoque amplio que en el restringido de la seguridad humana. En el trasfondo de ambas visiones de la seguridad humana probablemente latan diferentes concepciones políticas, que se traducen en la dispar relevancia que se le atribuyen a unos tipos y otros de derechos humanos.

*En la línea del argumento anterior, la seguridad humana aporta criterios y elementos de juicio para el análisis de las políticas de los estados y de las relaciones entre éstos y sus ciudadanos.*

Como ocurre también en el caso de los derechos humanos, el principal instrumento y responsable de la consecución de la seguridad humana son los estados, a través de sus políticas públicas, sin perjuicio de la importancia que también tiene la cooperación

---

<sup>49</sup> MACK, Andrew. “El concepto de seguridad humana”. Papeles. No 90 (2005). P. 12.

<sup>50</sup> SUHRKE, Astri. “Human security and interests of states”. Security Dialogue. Vol. 30. No 3 (1999). P. 264.

internacional y la gobernanza global. No obstante, los propios estados son con frecuencia responsables de políticas, prácticas y estructuras que causan inseguridad humana. Así pues, la seguridad humana actúa como un referente que coloca al Estado ante el escrutinio crítico, que permite juzgar sus políticas, sus capacidades, sus relaciones con los ciudadanos e incluso su legitimidad.

En este sentido, Krause considera que un objetivo importante de la seguridad humana consiste en reestructurar la relación entre los estados y sus ciudadanos, de modo que la legitimidad y soberanía de aquellos queden condicionadas al trato que dispensen a sus ciudadanos. “Promover la seguridad humana supone hacer que los estados y sus gobernantes se mantengan alineados con el contrato social básico”, esto es, con el principio por el cual los estados se fundaron para garantizar a sus ciudadanos paz y seguridad en un contexto de anarquía hobbesiana.<sup>51</sup> En este sentido, la Comisión Internacional sobre Intervención y Soberanía Estatal ha formulado en su célebre informe<sup>52</sup> el argumento, no exento de controversia, de que la soberanía del Estado queda condicionada a que éste proteja los derechos humanos y la seguridad humana (entendida en su visión restringida) de sus ciudadanos, pues en caso contrario quedaría justificada la suspensión del principio de no injerencia, a fin de que sea la denominada comunidad internacional la encargada de ejercer tal protección a través, por ejemplo, de intervenciones militares.

Al margen de esta posible aplicación, y en coherencia con su ya comentado carácter progresista, lo cierto es que el concepto de la seguridad humana ha sido y es útil como lema movilizador en manos de políticos, activistas sociales y organizaciones, para dar sustento teórico y coherencia a propuestas e iniciativas en diversos campos (prohibición de las minas antipersonales, situación de las mujeres en las guerras, tráfico de armas cortas, etc.).

---

<sup>51</sup> KRAUSE, Keith. “Seguridad humana: ¿Ha alcanzado su momento?”. Papeles de Cuestiones Internacionales. No 90 (2005). P. 28.

<sup>52</sup> ICISS. International Commission on Intervention and State Sovereignty. The Responsibility to Protect, 2001.



*Una última contribución del concepto de seguridad humana radica en que ayuda a cuestionar narrativas y conceptos dominantes en relación con la seguridad y con la política tanto nacional como internacional, que se basan en la lógica de la confrontación.*

### **3.1.2. Limitaciones del concepto de seguridad humana y riesgos de su aplicación**

Ahora bien, tal y como hemos avanzado anteriormente, el enfoque de seguridad humana presenta varias limitaciones conceptuales y posibles riesgos en cuanto a su puesta en práctica. Destaquemos algunos de ellos:

*El concepto de seguridad humana es impreciso, cuenta con diversas definiciones<sup>53</sup> y éstas son demasiado amplias y vagas. Estas discrepancias se plasman, sobre todo, en la existencia de los dos enfoques ya mencionados anteriormente, el amplio y el restringido.*

Tanto los defensores como los críticos del concepto discrepan sobre dónde situar las fronteras del mismo, cuya definición es fluida, no estática, a diferencia de otros conceptos académicos y del propio modelo de seguridad nacional clásico.<sup>54</sup> Algunos autores, como Paris, hacen hincapié en que el concepto abarca una gama excesiva de cuestiones, desde la seguridad física hasta el bienestar psicológico, con lo que son múltiples los problemas que pueden considerarse una amenaza a la seguridad humana.<sup>55</sup> Este reproche suele dirigirse, en particular, hacia la visión amplia de la seguridad humana, pues ésta acaba convirtiéndose en “una especie de lista de la compra”, al catalogar como amenazas a la seguridad humana una amplia gama de factores sin conexión alguna entre sí.<sup>56</sup> Así, por ejemplo, la clasificación que formula el PNUD de diferentes componentes de la seguridad humana carece de una

---

<sup>53</sup> Las diversas definiciones de seguridad humana son analizadas, por ejemplo, en Paris (2001), King y Murray (2001) y Weissberg (2003).

<sup>54</sup> WEISSBERG, Matthew. “Conceptualizing human security”. *Swords and Ploughshares. A Journal of International Affairs*. Vol. III. No 1 (2003). P. 4.

<sup>55</sup> PARIS, Roland. “Rational and irrational approaches to human security: a replay to Ralph Pettman”. *Cambridge Review of International Affairs*. Vol. 18. No 3 (2005). P. 479.

<sup>56</sup> KRAUSE, Keith. “Seguridad humana: ¿Ha alcanzado su momento?”. *Papeles de Cuestiones Internacionales*. No 90 (2005). P. 23.

explicación sobre las interconexiones causales existentes entre todos ellos, por ejemplo entre la pobreza y la violencia, entre la inseguridad económica y los brotes de violencia.<sup>57</sup>

Dicha ambigüedad conceptual, en opinión de tales autores, hace que el concepto tenga escasa utilidad práctica, sea para los investigadores como herramienta de análisis, sea para los políticos como propuesta y criterio para priorizar sus objetivos y diseñar sus actuaciones.<sup>58</sup> Además, añade Krause,<sup>59</sup> esta visión amplia de la seguridad humana, tan vinculada al bienestar, no sólo es inútil, sino que “oscurece lo más característico sobre la idea de seguridad y sobre cómo ésta está inextricablemente vinculada a los conflictos y a las amenazas existenciales, así como al uso de la violencia.

En nuestra opinión, las críticas relativas a la falta de claridad conceptual son en gran parte ciertas. No en vano se trata de un concepto sujeto a diferentes interpretaciones y con un recorrido teórico todavía corto. También tiene calado la crítica referente a que no se ha llegado a explicar el peso relativo que tienen los diferentes componentes para la seguridad humana, así como su interrelación. Ahora bien, esto no lo consideramos una deficiencia consustancial a la seguridad humana, sino más bien la constatación de que este campo requiere aún más investigación, apoyada en estudios empíricos, para poder elaborar un marco analítico más claro. Dicho marco teórico debería clarificar no sólo las interrelaciones entre los diferentes elementos contemplados en la seguridad humana (versión amplia), sino también los vínculos entre ésta y otras categorías conceptuales, como son el género, la vulnerabilidad, los sistemas de sustento (livelihoods) de diferentes grupos y los derechos humanos. Igualmente, sería preciso avanzar en el diseño de herramientas de medición de la implementación de la seguridad humana.

*Un último problema, tanto de conceptualización como de uso, radica en una cierta distorsión reciente del concepto de seguridad humana, palpable en un creciente énfasis que*

---

<sup>57</sup> MACK, Andrew. “El concepto de seguridad humana”. Papeles. No 90 (2005). P. 18.

<sup>58</sup> PARIS, Roland. “Human security: paradigm shift or hot air?”. International Security. Vol. 26. No 2 (2001). P. 88.

<sup>59</sup> KRAUSE, Keith. “Seguridad humana: ¿Ha alcanzado su momento?”. Papeles de Cuestiones Internacionales. No 90 (2005). P. 23.

*se viene prestando a uno de sus componentes, el de seguridad, en contraposición a otro, el de desarrollo.*

Como dice Duffield,<sup>60</sup> durante los años noventa predominó una visión universalista de la seguridad humana, en la que el desarrollo y la seguridad eran vistas como “diferentes pero iguales”. Sin embargo, la guerra contra el terrorismo ha roto el equilibrio entre ambas; ha restado peso al desarrollo a favor de una visión “más dura” de la seguridad, entendida como la seguridad de la economía e infraestructuras nacionales, del propio país. Esto es coherente con un escenario en el que la agenda universalista de desarrollo y de lucha contra la pobreza, así como la cooperación internacional para el desarrollo, han quedado supeditadas a la prevención del terrorismo mediante la reconstrucción de los estados frágiles y fallidos, y la mejora de la seguridad en áreas inestables de interés geoestratégico. El problema, concluye, es que “su” seguridad y desarrollo se están convirtiendo en importantes sólo en la medida en que son medios para “nuestra” seguridad. En la misma línea, Krause<sup>61</sup> constata que la seguridad humana se está definiendo y utilizando para referirse a “nuestra seguridad” y a nuestra protección ante “el otro”, como pueden ser el inmigrante o el seropositivo, “construyendo muros entre las personas donde deberían construirse puentes”.

### **3.2. DERECHO A LA INTEGRIDAD FÍSICA**

La integridad física es el estado de la persona en completitud. Menoscaba la integridad física, el agravio material (la persona que agravia, queda obligada a la reparación del daño causado) o un mal inminente que amenace la familia, los bienes o los derechos fundamentales del individuo. Vulnera y afecta la integridad corporal: la pena de muerte, los azotes, el cepo y la mutilación o un mal inminente que amenace la vida.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> DUFFIELD, Mark. “Human security: linking development and security in an Age of Terror”. Paper pre-pared for the GDI panel ‘New Interfaces between Security and Development’, 11th General Conference of the EADI. Bonn, 21-24 September 2005. P. 1-3, 12.

<sup>61</sup> KRAUSE, Keith. “The key to a powerful agenda, if properly delimited”. Security Dialogue. Vol. 35. No 3 (2004). P. 368.

<sup>62</sup> QUISBERT, Ermo, “Derecho A La Integridad Fisica”, Apuntes Jurídicos, 2013.

El Derecho A La Integridad Física tiene su base en el Derecho A La Vida y tiene que ver con la individualidad del cuerpo humano como unidad biológica, física, espiritual, moral y jurídica.

Los terceros tienen la obligación de respetar esta unidad. Por eso es que:

*La Constitución política del Estado y las leyes prohíben al Estado a someter al ciudadano a torturas. Así:*

*“Toda persona tiene derecho a la integridad física. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes” (CPE Artículo 15. I).*

El derecho a la integridad personal es el derecho humano primordial e imprescindible que tiene como clara finalidad el respeto debido a la vida y el desarrollo normal y sano de ésta. Es el derecho a la protección de la persona, en toda su extensión, ya sea resguardando su aspecto físico como psíquico, pero en este caso nos centraremos en la parte física. Por tanto derecho a la integridad física lo podemos definir como el hecho de que nadie te puede pegar o agredir con la intención de hacerte daño o causarte algún mal físico, esto es que no te pueden impedir ir donde tu quiera por ejemplo, ni te pueden forzar con amenazas a hacer algo que tú no quieres hacer.<sup>63</sup>

### **3.3. SEGURIDAD VIAL**

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a Pie).

---

<sup>63</sup> García Cancio, Ines: Derecho a la integridad física, Mayo de 2013.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (Educación Vial) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado. Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de Seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

- La cortesía y precaución en la conducción de vehículos.
- El respeto al agente de vialidad.
- La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
- La prevención de accidentes.
- El uso racional del automóvil particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente Jerarquía:

- Peatones.
- Ciclistas.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.
- Usuarios de transporte particular automotor.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Es muy importante conocer, como peatones, cuáles son nuestros derechos para garantizar nuestra integridad física, así como también cuáles son nuestras obligaciones.

Los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:

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

**Peatonal:**

- Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento.
- Transiten en comitivas organizadas o filas escolares.
- Transiten por los espacios habilitados para ello cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.

Los peatones deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones:

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

**3.3.1. Seguridad de Peatones**

Es aquella que asiste al conductor para evitar un posible accidente interviniendo de manera permanente durante la circulación, algunos ejemplos que podemos citar son:

- *Sistema de retrovisores:* Permite al conductor, la visibilidad posterior del vehículo y la circulación que ocurre detrás, para ello se cuenta con: espejos, eliminación de puntos ciegos, y otras ayudas de control como radares, comunicación de seguridad inalámbrica del vehículo y visión nocturna.
- *Sistemas de suspensión:* La suspensión tiene una labor muy relevante en la seguridad activa. Sirve para dar comodidad al vehículo y sus ocupantes, disminuyendo la transmisión de irregularidades del terreno al habitáculo y favoreciendo el agarre del automóvil al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción, aportando estabilidad al vehículo.
- *Mecánica:* En este caso, los desplazamientos de las ruedas son absorbidos por los resortes o espirales.
- *Hidráulica:* Los conjuntos hidráulicos soportan los desplazamientos de las ruedas.
- *Hidroneumática:* Es la acción combinada de un líquido y un gas, para soportar los desplazamientos de las ruedas
- *Sistema frenado:* El freno es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el rozamiento o fricción del tambor o disco con las pastillas. Los frenos se clasifican según el sistema de accionamiento:
  - mecánico
  - neumático
  - eléctrico

Los sistemas más empleados en automóviles de uso particular, son el mecánico y el hidráulico. Los frenos pueden ser de tambor o de disco, aunque algunos fabricantes combinan ambos montando los frenos de disco en las ruedas delanteras y los de tambor en las traseras.

La fuerza de frenado debe asegurar una rápida detención de las ruedas pero sin llegar a bloquearlas. Para que eso sea posible es fundamental tener en cuenta las condiciones de la vía y el estado general de los mecanismos del vehículo (neumáticos, suspensiones, etc.).

Se pueden encontrar distintos tipos de mejoras que optimizan la frenada y garantizan la gobernabilidad de la dirección en condiciones críticas. Entre eficientes y muy eficientes: ABS (Antilock Brake System: sistema antibloqueo de frenos) con EBV (reparto electrónico de frenada). ESP (control de estabilidad), con EDL (control de tracción).

— *Sistema de dirección:* La dirección orienta las ruedas a voluntad del conductor, con precisión y suavidad, e influye directamente en la estabilidad del vehículo. Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección.

Los sistemas de dirección servoasistida permiten hacer menos esfuerzos en el volante a la hora de maniobrar el auto para estacionarlo y mantener una dirección correcta cuando circulamos a altas velocidades.

También estos sistemas de dirección pretenden asegurar un perfecto control del vehículo incluso en condiciones límite, (coeficiente de roce diferentes para las ruedas delanteras, variaciones rápidas del ángulo de giro).

Las presiones de trabajo del sistema hidráulico se taran (calibran) para que quienes se sientan al volante, sientan constantemente un alto grado de adherencia de los neumáticos con la carretera, permitiendo, de esta manera, un grado de seguridad muy alto.



- *Sistema de iluminación.* El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre las personas.

### **3.3.2. Seguridad secundaria**

Es aquella que se encarga de minimizar las consecuencias negativas que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

- Cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión (coches como el Ford Pinto se hicieron famosos por descuidar esta precaución).
- Aviso automático a centro de emergencias después de un accidente (opcional en algunos vehículos estadounidenses).
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.
- Llevar herramientas de seguridad en caso de emergencia.
- Pedalera colapsable: Minimiza los daños en las extremidades inferiores del conductor en caso de colisión frontal.
- Columna de dirección articulada colapsable: Esta columna cuenta con zonas de absorción de deformaciones que se localizan en la parte inferior del auto.
- Volante con absorción de energía: Donde la corona del volante y los radios son amplios y redondeados, cubiertos por un material deformable que no produce astillas.
- Parabrisas y cristales laterales: El compuesto utilizado en la fabricación del cristal parabrisas está preparado para que, en caso de accidente, no salten astillas que puedan dañar a los pasajeros del vehículo. En cambio, las ventanillas laterales son

más débiles y pueden romperse más fácilmente, serían las salidas de emergencia en caso de volcamiento si las puertas quedasen bloqueadas.

### **3.3.3. Seguridad ante la conducción rutinaria**

Muchos conductores que siguen la misma ruta cada día lo hacen sin utilizar el área del cerebro donde tiene lugar el pensamiento consciente, según afirma el científico especialista en tráfico Michael Schrekkenberg, de la Universidad de Duisburgo-Essen (Alemania). Como conocen el camino, los conductores se ocupan de otras cosas en vez de concentrarse en el tráfico; en consecuencia, tardan más en advertir los peligros. Por esta razón, se les recomienda recordar continuamente la necesidad de estar alerta y no distraerse de la carretera. No solamente se debe tener en cuenta que se conocen el camino sino también el clima ya que no es lo mismo conducir en un día soleado a conducir en un fuerte aguacero o sobre una vía congelada.

## **3.4. ACCIDENTE DE TRÁFICO**

Un accidente de tráfico o accidente de tránsito o accidente vial o accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables y a cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras).

### **3.4.1. Tipos de accidentes de tráfico**

Sólo puede hablarse de accidente involuntario cuando se alude a la parte pasiva de la acción, es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo.

Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación.

- Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.
- Siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena.
- Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta.

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

- Factor humano: Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, según la legislación de tránsito de cada país.
  - Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
  - Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:
  - Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).
  - Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
  - Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).

- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
  - Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.
  - Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
  - Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).
  - Inexperiencia del conductor al volante.
  - Fatiga del conductor como producto de la apnea o falta de sueño.
- Factor mecánico:
- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
  - Mantenimiento inadecuado del vehículo.
- Factor climatológico y otros:
- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
  - Semáforo que funciona incorrectamente.

## **CAPITULO IV**

# **4. ACCIDENTES DE TRÁNSITO UN PROBLEMA DE SALUD PUBLICA Y FUNDAMENTOS FACTICOS PARA LA REGULACIÓN DEL USO DE CARRETERAS EN EVENTOS DE EXPRESIÓN CULTURAL, ENTRADAS Y OTRAS MANIFESTACIONES.**

### **4.1. MAGNITUD DEL PROBLEMA A NIVEL MUNDIAL**

Basta mencionar que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud,<sup>64</sup> fallecen un millón trescientas mil personas al año en el mundo, por accidentes de tránsito y de cuarenta a cincuenta millones de personas sufren traumatismos con un porcentaje importante de discapacidades.

En el mundo 40 % de todas las muertes por colisiones ocurren en edades comprendidas de 0 a 25 años. Los traumatismos causados por el tránsito son la segunda causa de muerte en las edades comprendidas entre los 5 y 25 años.<sup>65</sup>

Se estima que los accidentes viales tienen un costo mundial de 518 000 millones<sup>66</sup> de dólares por año.

A su vez en los países de ingresos bajos y medios tienen un costo de 100 000 millones al año, lo cual excede la ayuda que reciben en asistencia para su desarrollo.

---

<sup>64</sup> Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial. Fundamentos 2007. 23 al 30 de abril. Capítulo 1. Pág. 1-18

<sup>65</sup> *Ibidem*, pág. 19

<sup>66</sup> *Ibidem*.

Otros datos dramáticos son los siguientes: Constituye la segunda causa de muerte en el mundo en las edades comprendidas entre los 15 y 29 años, 302 308 fallecidos en el año 2002.<sup>67</sup>

Segunda causa de muerte entre los 5 y 14 años 130 835 personas en el año 2002.<sup>68</sup>

Tercera causa de muerte entre los 30 y 44 años de vida con un total 285 457 individuos en el año 2002.<sup>69</sup>

Primera causa de muerte entre los 14 y 19 años en el año 2007.<sup>70</sup>

En muchos países de ingresos bajos y medios representan entre el 30 % y el 86 % del total de admisiones por traumatismos en los establecimientos de salud. Cada día mueren 3 562 personas por accidentes de tránsito, lo que corresponde a más de dos personas por minuto. El 90 % de las víctimas mortales pertenecen a países de ingresos bajos y medianos, con tan solo el 48 % del total de vehículos que circulan en el mundo.<sup>71</sup>

La caída de un avión con 200 pasajeros que fallecen, ocasionan con toda justificación una conmoción general, el hecho es, que desde el aspecto de vialidad la cantidad de fallecidos cada 24 horas es equivalente a que se estrellaran 17 aviones diariamente con igual capacidad, y en dichas fatalidades murieran todos los ocupantes, lo cual acontece durante todo el año; este ejemplo sirve para mostrar parte de la magnitud, ocasionada por los accidentes de tránsito y una especie de resignación ante una situación tan nefasta. Pero muy pocos saben que cada 6 segundos muere o es mutilada una persona en una carretera.<sup>72</sup>

---

<sup>67</sup> Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Organización Mundial de la Salud 2012. Fundamentos. Capítulo I. Pág. 1-50.

<sup>68</sup> *Ibídem*, pág. 60.

<sup>69</sup> Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Organización Mundial de la Salud 2012. Fundamentos. Capítulo I. Pág. 1-75.

<sup>70</sup> *Ibídem*, pág. 82.

<sup>71</sup> Por una mejor seguridad vial en las Américas. Primera Semana Global

de Naciones Unidas sobre Seguridad Vial. Reporte de la Organización Panamericana de la Salud. 2009. Noviembre. Pág. 1-35

<sup>72</sup> *Ibídem*.

Por cada muerte en el mundo acontecen un número variable de heridos, que se estima en 15 heridos por cada fallecido, lo cual significa una elevada ocupación de camas de los servicios hospitalarios de emergencia, llegando en Brasil a 65 % y en Tailandia a 80 %, esto significa además de la incapacidad temporal o definitiva de estas víctimas de accidentes de tránsito, un enorme coste económico para los hospitales y la sociedad por tratarse en su mayoría de personas en edad productiva y con responsabilidades, hay que agregar en esa relación de 1 fallecido, 15 heridos graves, 70 heridos con lesiones menores. Esta situación ha llevado a la Organización Mundial de la Salud a declarar la actual década 2011-2020 de acción para la seguridad vial.<sup>73</sup>

El impacto de los costos por accidentes viales asciende a cifras extraordinarias, teniendo en cuenta los gastos legales, administrativos, hospitalarios, funerarios, los incapacitados, el gran número de pacientes en tratamiento fisiátrico, el reposo generado, la pérdida de productividad, el tratamiento quirúrgico de los heridos, las camas ocupadas, las discapacidades y las autopsias, además del no cuantificable concerniente a trastornos psicológicos y psiquiátricos y los años potenciales perdidos.

Se estima que en los países de medio y bajos recursos los hospitalizados por traumatismos viales varían de 30 % a 86 %, esta última cifra corresponde a Tailandia.

El 96 % de los niños que mueren por esta causa en el mundo se encuentran en los países de ingresos bajos y medios, más del 50 % de las muertes afectan a los adultos jóvenes de edades entre 15 y los 44 años.

Los bordes defectuosos en las carreteras al igual que los baches, huecos que además de los daños materiales a los vehículos pueden producir colisiones o volcamientos con graves consecuencias para el conductor y los ocupantes de los vehículos.

---

<sup>73</sup> IRTAD Carretera Informe anual de Seguridad. Foro Internacional de Transporte de la OECD Organización Europea para la Cooperación y Desarrollo 2010. 19 de agosto. Págs. 1-238.

Una situación bien importante es el estado de salud físico y mental de los conductores de autobuses y camiones en relación con la tensión arterial, la ingesta alcohólica y su responsabilidad al conducir vehículos pesados con 30 o 40 personas.

La Organización Mundial de la Salud estima que para el año 2020, los fallecidos por accidentes de tránsito ocuparán el tercer lugar a nivel mundial y el número de años potenciales perdidos por fallecidos en años pasará de 34,3 millones a 71,2 millones para el 2020 la cantidad de muertos en este año se proyecta a 2 340 000 personas.<sup>74</sup>

#### **4.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO UN FENÓMENO A LA SALUD PÚBLICA DE AMÉRICA LATINA**

Los siniestros en las carreteras son un fenómeno demoledor en América Latina. Cada año mueren alrededor de 130.000 ciudadanos en la región por esta causa, y unos seis millones quedan heridos. El fenómeno requiere un esfuerzo conjunto de todos los países para intercambiar conocimiento en políticas de prevención con el objetivo de reducir a corto plazo los costes de este problema. Un nuevo trabajo del Banco Mundial sobre la capacidad de gestión de la seguridad vial, muestran el riesgo en que se desenvuelve la población de la región.<sup>75</sup>

Verónica Raffo, especialista en transporte del Banco Mundial, señala que en algunos países se está trabajando en la aplicación de soluciones, pero todavía queda mucho por hacer. "Los datos de siniestralidad y mortalidad en temas viales se han mantenido estables en los últimos 10 años, es decir, si bien se han tomado acciones, estas no han sido suficientes para quebrar la tendencia y lograr la reducción como en otros países del mundo",<sup>76</sup> señala Raffo. Otro especialista, José Luis Irigoyen, director de la unidad transporte, agua e ICT del Banco Mundial, afirma que las lesiones y muertes por accidentes en las rutas "son un importante

---

<sup>74</sup> *Ibidem.*

<sup>75</sup> LA JORNADA: Accidentes de tránsito, por: Guido Pizarroso Durán, jueves 28, noviembre 2013.

<sup>76</sup> *Ibidem.*



problema social y de salud pública, y también representa una amenaza para el desarrollo económico. Irigoyen señala que es necesario profundizar el trabajo conjunto entre los sectores de Transporte y Salud, para poder fomentar acciones multi-sectoriales que sean sostenibles en el tiempo, ya que el número total de muertes en la región es escalofriante, 130.000 muertes por año, 6 millones de heridos y cientos de miles de discapacitados.<sup>77</sup> El número de heridos es equivalente a dos países del tamaño de Uruguay, o tres ciudades como La Paz.

#### **4.3. ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE LA PAZ Y SUS CARRETERAS**

A propósito de la ciudad de La Paz, en promedio, cada cuatro horas ocurre un hecho de tránsito en la sede de gobierno de Bolivia según el Organismo de Tránsito. Los viernes y los fines de semana, los acontecimientos sociales hacen que los riesgos sean mayores. Durante los primeros seis meses de esta gestión, las muertes por siniestros viales se llevaron la vida de aproximadamente 182 personas en las rutas paceñas, número que significa poco más del 30% del total de hechos registrados en el país.<sup>78</sup>

En el ámbito nacional, cada día al menos tres personas mueren en las carreteras de Bolivia, siendo las rutas del eje troncal (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) las que concentran más del 80% de los accidentes viales. De enero a junio de este año, por ejemplo, se han reportado 478 muertes en rutas urbanas, interdepartamentales e interprovinciales, resultando heridas entre cinco y seis personas por día, vale decir, el doble de las víctimas fatales. La tendencia de los datos hace tener que este año será uno de los más luctuosos.

Una de las medidas de control que el Gobierno ha implementado en el país para evitar más accidentes en los servicios de buses interdepartamentales, ha sido la colocación de GPS en

---

<sup>77</sup> LA JORNADA: Accidentes de tránsito, por: Guido Pizarroso Durán, jueves 28, noviembre 2013.

<sup>78</sup> *Ibíd.*

los motorizados, para hacer un mejor control de las velocidades que desarrollan en las carreteras.

Las autoridades consideran que uno de los problemas más sensibles radica en que el conocimiento de los choferes en seguridad vial es deficiente. La facilidad de conseguir licencias para conducir, hace que los conductores no tengan conocimiento de las reglas básicas, desconocen totalmente el reglamento de Tránsito. Ante este desconocimiento ellos no aplican nada de lo que se establece en la norma y conducen sin tener una disciplina. A esto se suman factores negativos como el exceso de velocidad, conducir bajo influencia alcohólica y el quinto pasajero, aspecto que ha sido comprobado técnicamente como un problema de evidente riesgo.

Por otra parte se encuentra el problema de la imprudencia peatonal, la misma que dentro de la población social carece de igual forma de una educación vial acorde, lo cual hace que estos también ocasionen accidentes de tránsito como un factor preponderante.

#### 4.3.1. Datos registrados de accidentes de tránsito

En Bolivia los accidentes registrados en la última década se pueden apreciar en la siguiente tabla:

| DESCRIPCIÓN                                      | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004          | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011<br>(p)   |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>BOLIVIA</b>                                   | <b>20.017</b> | <b>19.418</b> | <b>21.020</b> | <b>22.040</b> | <b>20.775</b> | <b>25.921</b> | <b>26.523</b> | <b>36.079</b> | <b>39.874</b> | <b>41.882</b> | <b>39.035</b> | <b>39.407</b> |
| Atropellos                                       | 3.519         | 3.597         | 4.555         | 4.720         | 4.510         | 4.246         | 4.738         | 5.337         | 5.779         | 6.041         | 6.084         | 6.000         |
| Colisiones                                       | 10.800        | 9.902         | 10.438        | 10.516        | 9.895         | 14.981        | 14.305        | 19.401        | 21.484        | 23.279        | 21.259        | 21.594        |
| Choque a objeto fijo y vehículo detenido         | 4.542         | 4.588         | 4.599         | 5.163         | 4.611         | 4.762         | 5.406         | 8.781         | 9.663         | 9.559         | 8.528         | 8.754         |
| Vuelcos  | 403           | 478           | 518           | 587           | 597           | 720           | 693           | 902           | 1.091         | 1.020         | 989           | 1.002         |
| Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento | 492           | 444           | 544           | 719           | 646           | 829           | 881           | 1.133         | 1.355         | 1.368         | 1.330         | 1.312         |
| Caída de personas - pasajeros                    | 215           | 392           | 356           | 334           | 510           | 376           | 452           | 490           | 471           | 585           | 793           | 729           |
| Incendio de vehículos                            | 46            | 17            | 10            | 1             | 6             | 7             | 48            | 35            | 31            | 30            | 52            | 16            |
| Chuquisaca                                       | 795           | 1.017         | 610           | 862           | 1.235         | 1.565         | 1.880         | 1.419         | 1.978         | 2.001         | 1.992         | 2.268         |
| Atropellos                                       | 199           | 185           | 120           | 221           | 280           | 280           | 321           | 238           | 268           | 299           | 271           | 297           |
| Colisiones                                       | 332           | 455           | 269           | 200           | 522           | 726           | 654           | 584           | 877           | 947           | 843           | 1.053         |
| Choque a objeto fijo y vehículo                  | 200           | 299           | 151           | 351           | 310           | 334           | 701           | 432           | 635           | 556           | 640           | 649           |

|  |    |    |    |    |    |     |     |    |     |     |     |     |
|--|----|----|----|----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
| detenido   |    |    |    |    |    |     |     |    |     |     |     |     |
| Vuelcos  | 32 | 29 | 25 | 33 | 35 | 39  | 32  | 33 | 39  | 36  | 35  | 71  |
| Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento | 18 | 31 | 28 | 30 | 43 | 134 | 128 | 96 | 135 | 123 | 166 | 139 |
| Caída de personas - pasajeros                    | 14 | 18 | 17 | 27 | 45 | 52  | 42  | 33 | 22  | 21  | 37  | 55  |
| Incendio de vehículos                            | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0   | 2   | 3  | 2   | 19  | 0   | 4   |

Fuente: POLICÍA NACIONAL  
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA  
p): Preliminar

Ahora solo en la ciudad de la paz tenemos los siguientes datos:

| DESCRIPCIÓN                                      | 2000          | 2001          | 2002          | 2003          | 2004         | 2005          | 2006          | 2007          | 2008          | 2009          | 2010          | 2011 (p)      |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>La Paz</b>                                    | <b>11.480</b> | <b>10.493</b> | <b>12.933</b> | <b>13.246</b> | <b>9.215</b> | <b>10.512</b> | <b>12.436</b> | <b>16.874</b> | <b>18.229</b> | <b>17.703</b> | <b>15.779</b> | <b>17.693</b> |
| Atropellos                                       | 1.871         | 2.021         | 2.925         | 3.010         | 2.351        | 2.114         | 2.189         | 2.375         | 2.617         | 2.562         | 2.863         | 2.852         |
| Colisiones                                       | 6.282         | 5.385         | 6.229         | 6.300         | 4.276        | 5.568         | 7.544         | 9.668         | 10.152        | 10.406        | 8.992         | 9.963         |
| Choque a objeto fijo y vehículo detenido         | 2.785         | 2.495         | 3.013         | 3.050         | 1.989        | 2.174         | 2.037         | 4.015         | 4.531         | 3.947         | 2.980         | 3.870         |
| Vuelcos  | 155           | 199           | 220           | 290           | 221          | 211           | 267           | 331           | 363           | 299           | 330           | 348           |
| Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento | 281           | 236           | 346           | 430           | 249          | 306           | 277           | 324           | 381           | 341           | 423           | 494           |
| Caída de personas - pasajeros                    | 105           | 153           | 193           | 165           | 129          | 138           | 121           | 160           | 183           | 146           | 183           | 165           |
| Incendio de vehículos                            | 1             | 4             | 7             | 1             | 0            | 1             | 1             | 1             | 2             | 2             | 8             | 1             |

Fuente: POLICÍA NACIONAL  
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA  
(p): Preliminar

Como se podrá observar las cifras son muy altas solo hasta el 2011.

#### 4.4. ACCIDENTE DE TRANSITO PROVOCADO POR FOLCLORISTAS EN CARRETERA DEL EJE TRONCAL DE LA PAZ

La irresponsabilidad de hermanos de una morenada que cerró uno de los carriles de la carretera internacional La Paz-Desaguadero, provocó el viernes 21 de julio de 2013, la muerte de al menos 11 personas, 16 heridos y 12 autos quemados.<sup>79</sup>

La colisión múltiple de motorizados que derivó en la explosión de un carro cisterna cargado de alcohol, se produjo en la localidad de San Juan de Huancollo, a 100 kilómetros de la ciudad de La Paz, en el sector fronterizo con la república de Perú.

<sup>79</sup> Agencia de Noticias Erbol: Tragedia no suspende 'presterio' en Huancollo, Seguridad, Domingo, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.

El camión cisterna Volvo, placa 2282-FYB, conducido por Juan Gabriel Martínez Fernández (37) colisionó con otro vehículo similar, placa 2167-ZDD, lo que provocó la ruptura del tanque y derrame del líquido. A continuación un choque con diez motorizados de la caravana estacionada derivó en un incendio, según el reporte policial:

*“Tenemos un dato referencial de 11 personas fallecidas, de todos los vehículos involucrados (...) Es una colisión múltiple que ha ocasionado una cisterna que sufrió un derrame de alcohol”,* informó el teniente coronel Franz Zegarra, jefe de la Policía Fronteriza de Desaguadero.<sup>80</sup>

Un transportista, relató que él y su automóvil se encontraban en la caravana de motorizados que esperaba que los danzarines despejen la vía. Tras el choque y posterior explosión, tuvo que huir para evitar daños. “Si la morenada no estaba ahí, creo que no hubiese pasado la desgracia”, sostuvo.<sup>81</sup>

Ni la trágica muerte de 12 personas, la explosión del carro cisterna, ni el incendio de una decena de vehículos pudieron paralizar la fiesta de San Juan que anualmente se desarrolla en la comunidad de Huancollo, distante a 60 kilómetros de La Paz y muy próxima a la frontera con la República del Perú.

El sonido de las matracas y el ritmo de la morenada no cesaron pese al dramático balance que dejó el accidente que se produjo en la carretera La Paz-Desaguadero.

Testigos circunstanciales del hecho indicaron que los prestes ignoraron el duelo ni se conmovieron con el dolor de los familiares que perdieron a sus seres queridos.

---

<sup>80</sup> El deber: Diez muertos en explosión de camión cisterna en ruta a Desaguadero, Nota: ED. IMPRESA/CLASIFICADOS, 22 de Junio de 2013, La Paz – Bolivia.

<sup>81</sup> La Prensa: Una cisterna se choca y explota: 11 muertos, Nota Por: Roberto Charca H., La Prensa, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.

Los organizadores de la fiesta de San Juan no podían perder su inversión así por así, señalaron.<sup>82</sup>

El grupo de hermanos de una morenada que minutos antes del accidente había cerrado un carril de la carretera internacional, prosiguió con su presentación en la plaza principal del pueblo.

María Elena Buitre, preste mayor de la fiesta de San Juan declaró:

*“Como todos los años se celebra la festividad del niño San Juan Bautista. Desde más allá damos la vuelta para entrar a la plaza. Honestamente como es una carretera, todas las movilidades circulan por ahí. Toda la comparsa había subido y estaba por llegar a la plaza del pueblo. Ya estuvimos todos y ahí escuchamos un sonido y nos enteramos que se reventó la llanta de auto”.*<sup>83</sup>

#### **4.4.1. Un choque la causa del accidente**

La invasión de carril de un vehículo de transporte público habría provocado la tragedia que cegó vidas humanas, dejó varios heridos y autos calcinados, relataron varios testigos del accidente de tránsito.<sup>84</sup>

La movilidad que intento adelantar a los coches que se encontraban detenidos en la vía, chocó contra el camión cisterna que trasladaba alcohol a la República del Perú.

A las 18.15 horas del viernes 21, el conductor del motorizado de alto tonelaje, Juan Gabriel Martínez, al tratar de eludir al coche, colisionó con otro. El incidente dio pie a una

---

<sup>82</sup> Agencia de Noticias Erbol: Tragedia no suspende 'presterio' en Huancollo, Seguridad, Domingo, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.

<sup>83</sup> Agencia de Noticias Erbol: Tragedia no suspende 'presterio' en Huancollo, Seguridad, Domingo, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.

<sup>84</sup> La Razón: Al menos diez muertos en explosión de camión cisterna en carretera a Desaguadero, Ciudad/Seguridad/ ciudadana, Accidente, Nota: EFE / La Paz, 22 de junio de 2013

acalorada discusión. Minutos después, una fuga de alcohol de la cisterna provocó el incendio y la explosión que mató a varios pasajeros que se encontraban en los vehículos.

Mauricio Cárdenas, garzón del “presterío”, indicó que el chofer de la cisterna en su intento de frenar reventó una llanta, lo que arrastró a los autos retenidos declarando:

*“Había dos jeeps que venían de Desaguadero a La Paz, uno intento rebasar al otro y entre los dos chocaron. Ahí (los conductores) discutieron, entonces todos los autos frenaron. Cuando vino la cisterna no pudo frenar. Una vez que hizo reventó la llanta delantera se volcó y arrastró a los otros”.*<sup>85</sup>

Según Cárdenas, la gente no abandonó los vehículos, pese a que se advertía fuga de alcohol de la movilidad accidentada:

*“Vi tres autos quemados junto con el cisterna. Un minibús y jeep que solamente chocaron. Fui a abrir las puertas y no había nadie. Después nos fuimos al costado de la carretera, ahí vimos a dos cholitas saliendo en llamas, un moreno salió a ayudar pero ya no se pudo. Hemos intentado apagar el fuego y en 10 segundos murió. La otra señora murió calcinada”.*<sup>86</sup>

#### **4.4.2. Tragedia en las demás carreteras**

Entre el jueves y el viernes al menos 21 personas perdieron la vida en cuatro accidentes de carretera en Oruro, Chuquisaca y La Paz. La escena se repite, solo basta recordar lo que pasó en enero, cuando se reportaron 95 siniestros en las carreteras. Y ante eso, la respuesta del Gobierno, que se querelló contra las empresas de transporte público, que intensificó controles y que por Decreto Supremo creó un sistema de monitoreo vial, apenas ha dado abasto para el 5% de los vehículos de servicio.

---

<sup>85</sup> La Razón: Al menos diez muertos en explosión de camión cisterna en carretera a Desaguadero, Ciudades/Seguridad/ ciudadana, Accidente, Nota: EFE / La Paz, 22 de junio de 2013

<sup>86</sup> *Ibíd.*

En febrero, el Gobierno dictó la creación del Sistema de Monitoreo Vehicular para Bus de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros (Sismove), a raíz de una ola de accidentes con varias muertes. Se iba a instalar equipos de GPS para monitorear cada unidad en la ruta, con datos de la empresa y del chofer. Se iba a controlar las salidas en terminales de buses, la cantidad de pasajeros y los relevos de conductores. Pero hasta ahora, según el ministro de Gobierno, Carlos Romero, solo el 5% tiene instalado este sistema. Preocupado, el ministro asegura que todavía hay fallas de controles en las rutas interdepartamentales.

Como antecedente, en 2012 unas 1.095 personas murieron en Bolivia por accidentes de tránsito en las carreteras.

## **CAPITULO V**

### **5. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA NORMATIVA POSITIVO VIGENTE INHERENTE A LA PROBLEMÁTICA**

#### **5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL**

Dentro de las garantías de la Constitución Política de Estado claramente protege el derecho a la seguridad e integridad física como un derecho vital, tal cual lo establece el artículo 15, en su párrafo I, el mismo que expresa:

***Artículo 15.***

*I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes. No existe la pena de muerte.*

De tal forma que el estado mediante sus instituciones encargadas, debe garantizar los mecanismos y regular de prevención de futuros accidentes, tal cual ocurrió en la carretera a desaguadero, siendo este un eje tronca y vía internacional, que suscito pérdidas humanas y materiales con un saldo lamentable, sin embargo se debe garantizar el derecho a la seguridad, tal cual lo expresa:

***Artículo 14.***

*I. El Estado garantiza a todas las personas y colectividades, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio de los derechos establecidos en esta Constitución, las leyes y los tratados internacionales de derechos humanos.*



Y la seguridad vial es un derecho que se debe resguardar con el fin de prevenir futuros hechos de tránsito en las carreteras, que son ocasionados por otros factores que están fuera del control de los conductores, como es el caso de la imprudencia peatonal protagonizada por los folcloristas, y estos derechos son tutelados inclusive sin que estén enunciados, así lo establece:

***Artículo 13.***

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

Ahora otro punto es que estos accidentes atentan contra la salud pública, y en este sentido, la misma es tutelada por:

***Artículo 35.***

- I. El Estado, en todos sus niveles, protegerá el derecho a la salud, promoviendo políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso gratuito de la población a los servicios de salud.*

## **5.2. NORMATIVA PARA LA REGULACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

La legislación boliviana cuenta con instrumentos específicos para el abordaje de los accidentes de tránsito. Estos son el Código Nacional de Tránsito y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

**5.2.1. Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18/12/2008**

El Código Nacional de Tránsito sancionado en 1973 (Ley N° 10135) constituye la norma legal en actual vigencia en Bolivia. Este instrumento, está dirigido a regular la circulación pública por las vías terrestres de la República:

*Artículo 2.- Vías Terrestres.- A los efectos de la aplicación del Código son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública*

*Artículo 10.- Clasificación De Carreteras.- Las carreteras y caminos de la red nacional, se clasifican en fundamentales, complementarias y vecinales:*

- a) Fundamentales son los que vertebran el territorio nacional y lo vinculan internacionalmente.*
- b) Complementarios son los que vinculan capitales de departamentos con provincias y complementan la red fundamental.*
- c) Vecinales son los que vinculan poblaciones rurales.*

En sus primeros capítulos, brinda una clasificación precisa de vías terrestres y de vehículos, proporciona conceptos y reglas sobre circulación, otorga responsabilidades al Organismo Operativo de Tránsito (dependiente de la Policía Boliviana), reglamenta el tema de velocidad y señalización, así como aspectos relacionados con derechos y obligaciones de pasajeros, conductores, peatones y carga.

Ahora con respecto al peatón que en el caso del presente estudio se hace regencia al mismo, estas son las siguientes responsabilidades y prohibiciones:

**Artículo 75.- Peatón.-** *Peatón es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.*

**Artículo 76.- Reglas de Circulación.-** *El peatón circulará observando las siguientes reglas:*

c) *En las carreteras es prohibido al peatón circular por las bermas, salvo el caso de necesidad.*

**Artículo 77.- Responsabilidad del Peatón.-** *En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados.*

**Artículo 78.- Prohibición.-** *Ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aun con el propósito de abordar o detener un vehículo.*

Y en el caso de una entrada o manifestación folclórica, ¿era necesario que al no haber fuerza mayor invadan una carretera internacional como es el caso de la carretera a desaguadero? La respuesta es que este accionar que rompe uno de los principios de este código, ocasiono un accidente con un saldo desastroso.

Asimismo, el Código hace referencia a la documentación y el sistema de registro de vehículos en sus diferentes tipos. Prevé procesos educativos a partir de la institución policial y reglamenta aspectos relacionados con la enseñanza de conducción vehicular. Por otra parte, clasifica las infracciones de tránsito y establece las sanciones correspondientes.

El Código también establece la jurisdicción y competencias, determinando ante la gravedad de un hecho, su traslado ante Ministerio Público para su tratamiento correspondiente (Código Penal). Así lo establecen:

*Artículo 173.- Jurisdicción.- La Policía de Tránsito dirige, controla y regula la locomoción en todo el territorio de la República.*

*Artículo 174.- Control.- Control la organización y funcionamiento de todos los servicios públicos del autotransporte.*

### **5.2.2. Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito –SOAT- establecido en la Ley 1883/98**

Otro instrumento implementado a nivel nacional, es el Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito –SOAT- establecido en la Ley 1883/98 y su Reglamento Único (Decreto Supremo 27295/03). En él se establece la obligatoriedad de adquirirlo para todo propietario de vehículo automotor, con un capital asegurado máximo ante eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos de 2.300 DEG (Derechos Especiales de Giro, que equivalen aproximadamente a \$us, 3.000.- dólares americanos). Asimismo, las personas obligadas deben contratar el seguro a través de empresas aseguradoras autorizadas y legalmente constituidas en el país.

### **5.3. LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN ANDRÉS IBÁÑEZ, LEY 031 DE 19 JULIO, 2010**

Ahora bien dentro de la jurisdicción de las autonomías departamentales, cada gobernación tiene por objeto regular según las atribuciones de las competencias exclusivas con relación a la promoción cultural tenemos:

*Artículo 86. (PATRIMONIO CULTURAL).*

*II. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 19 del Parágrafo I del Artículo 300 de la Constitución Política del Estado, los gobiernos departamentales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas:*

3. *Apoyar y promover al consejo departamental de culturas de su respectivo departamento.*
4. *Generar espacios de encuentro e infraestructura para el desarrollo de las actividades artístico culturales.*

Este punto permite regular los espacios para realizar actividades culturales que no sean o intervengan dentro de las carreteras del eje troncal.

Con relación al transporte, como competencia exclusiva tenemos aprobar políticas departamentales de transporte, que conlleva planificación y promoción del desarrollo del transporte, preguntándonos ¿Cómo se puede promover el transporte interdepartamental o intermunicipal si las carreteras son invadidas por peatones u manifestaciones culturales tal el caso de las entradas folclóricas?

Asimismo es competencia exclusiva ejercer el control y fiscalización de los servicios de transporte, como de garantizar un servicio adecuado.

Así lo establece el presente artículo

***Artículo 96. (TRANSPORTES).***

*III. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 9, Parágrafo I del Artículo 300, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos departamentales tienen las siguientes competencias exclusivas:*

1. *Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial interprovincial e intermunicipal.*
2. *Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios, en el departamento.*
3. *Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interprovincial e intermunicipal.*

*IV. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 7, Parágrafo I del Artículo 300, de la Constitución Política del Estado, los gobiernos departamentales tienen las siguientes competencias exclusivas:*

- 1. Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la red departamental.*
- 2. Clasificar las carreteras de la red departamental, vecinal y comunitaria en el departamento.*
- 3. Apoyar en la planificación de obras de infraestructura de caminos en la jurisdicción de las autonomías indígena originaria campesinas del departamento.*

Con relación a la seguridad ciudadana también es competencia de los gobiernos autónomos departamentales velar por la seguridad de los ciudadanos, y eso no está exenta al uso de las carreteras y los accidentes de tránsito, así lo establece:

*Artículo 98. (SEGURIDAD CIUDADANA).*

- I. Al ser el Estado el garante de los derechos fundamentales y al ser la seguridad ciudadana un fin y función esencial contemplada en la Constitución Política del Estado, esta competencia deberá ser regulada por una ley especial.*
- II. El ejercicio de la competencia concurrente de seguridad ciudadana por parte de las entidades territoriales autónomas deberá sujetarse a la ley especial, emitida por el nivel central del Estado, de acuerdo a la competencia concurrente del Numeral 13, Parágrafo II del Artículo 299, de la Constitución Política del Estado.*

Por todo lo analizado se establece que legalmente, es posible regular el uso de carreteras del eje troncal del departamento de La Paz, mediante una norma emitida por el Gobierno Autónomo de La Paz, como una competencia exclusiva, además de regular los aspectos culturales.



# CAPITULO VI

## 6. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE TRABAJO DE CAMPO

### 6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO

El universo de estudio está conformado por dos grupos poblacionales objeto del estudio para determinar y poder dar una respuesta a los objetivos dados en base al presente estudio.

- El primer grupo poblacional está conformado por 15 personas componentes de 8 fraternidades folclóricas, que realizan dicha actividad cultural.
- El segundo grupo poblacional de estudio, está conformado por 15 miembros de 7 sindicatos que realizan transporte interprovincial a la zona de Copacabana y desaguadero.

Al realizar las encuestas se tomó a cada encuestado de forma aleatoria, para poder abarcar y recopilar criterios de forma general dentro la problemática. Asimismo se tomo en cuenta la opinión diversificada según género y edad, tal cual se expresa en la siguiente tabla:

| ÍTEM | ENCUESTADOS   | SEXO |   | EDADES       |
|------|---|------|---|--------------|
|      |   | M    | F |              |
| 1.   | Organizadores Folcloristas                          | 10   | 5 | 18 a 48 años |
| 2.   | Miembros de Sindicato de Transporte Interprovincial | 15   | 0 | 32 a 45 años |

Fuente: Elaboración Propia

Es así que a continuación presento un análisis sobre los resultados, emergentes de las encuestas realizadas sobre la materia tratada en la presente investigación.

### 6.2. RESULTADOS OBTENIDOS



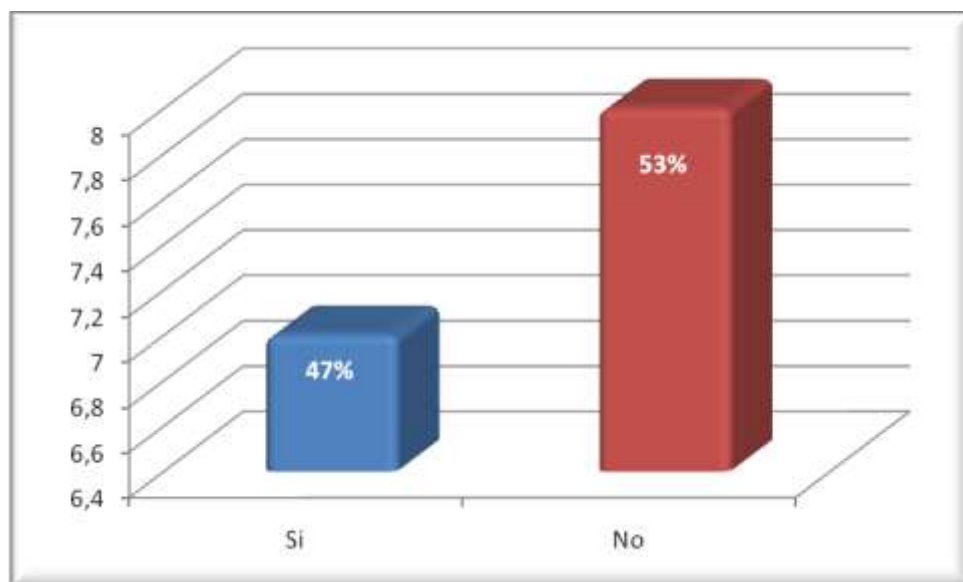
Los siguientes resultados obtenidos se las realizaron en base a las siguientes preguntas, de acuerdo a los ítems que cada uno establece, de tal forma que se tiene lo siguiente:

### 6.2.1. Resultados obtenidos de los Folcloristas

De las preguntas planteadas a los que realizan y organizan actividades culturales relacionadas a la expresión del folclore de o fraternidades del área rural interprovincial, tenemos los siguientes resultados.

**PREGUNTA 1: ¿Usted alguna vez presenció un accidente de tránsito por la utilización de la vía pública en el eje tronca de La Paz?**

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 5         | 2        | 7               |
| b.    | No       | 5         | 3        | 8               |



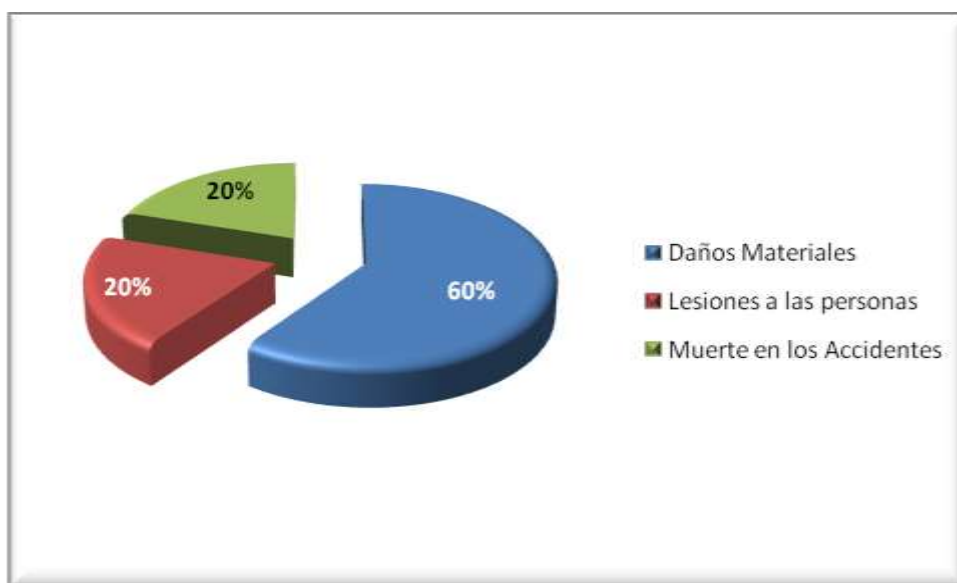
Fuente: Elaboración Propia

Dentro de la presente población de estudio el 47% de los encuestados aseveran haber presenciado un accidente de tránsito dentro de la vía troncal del departamento de La Paz,

sin embargo la mayoría expone lo contrario (53%), siendo mínima la diferencia entre nabas respuestas.

**PREGUNTA 2:** ¿Los accidentes de tránsito en vías del eje troncal según usted qué tipo de daños ocasionan por el cierre de los mismos?

| ÍTEM. | VARIABLE                 | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|--------------------------|-----------|----------|-----------------|
|       |                          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Daños Materiales         | 6         | 3        | 9               |
| b.    | Lesiones a las personas  | 1         | 2        | 3               |
| c.    | Muerte en los Accidentes | 3         | 0        | 3               |



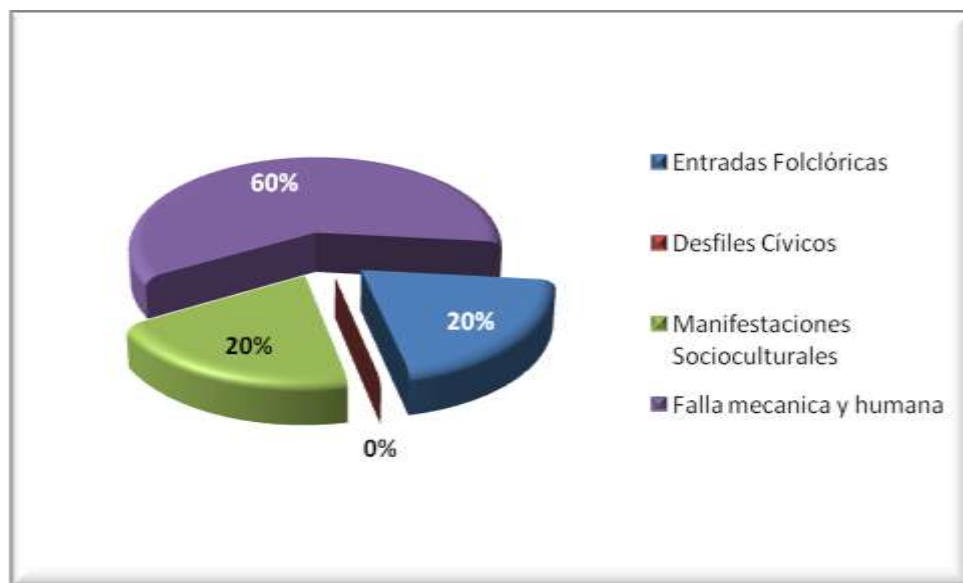
Fuente: Elaboración Propia

Ante la presente cuestionante, se colige que el 60% de los encuestados coinciden en que produce daños materiales, seguido de un 20% que tiene como efecto daños a las personas, es decir a su integridad física, y el restante 20% establece que ocasiona muerte o pérdidas de vidas humanas.

**PREGUNTA 3:** ¿Usted considera que uno de los motivos que ocasionan accidentes y que son ajenos a los conductores en el caso de cierre de las carreteras por festejos son?

| ÍTEM. | VARIABLE                        | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|---------------------------------|-----------|----------|-----------------|
|       |                                 | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Entradas Folclóricas            | 2         | 1        | 3               |
| b.    | Desfiles Cívicos                | 0         | 0        | 0               |
| c.    | Manifestaciones Socioculturales | 3         | 0        | 3               |
| d.    | Falla mecánica y humana         | 5         | 4        | 9               |

Fuente: Elaboración Propia

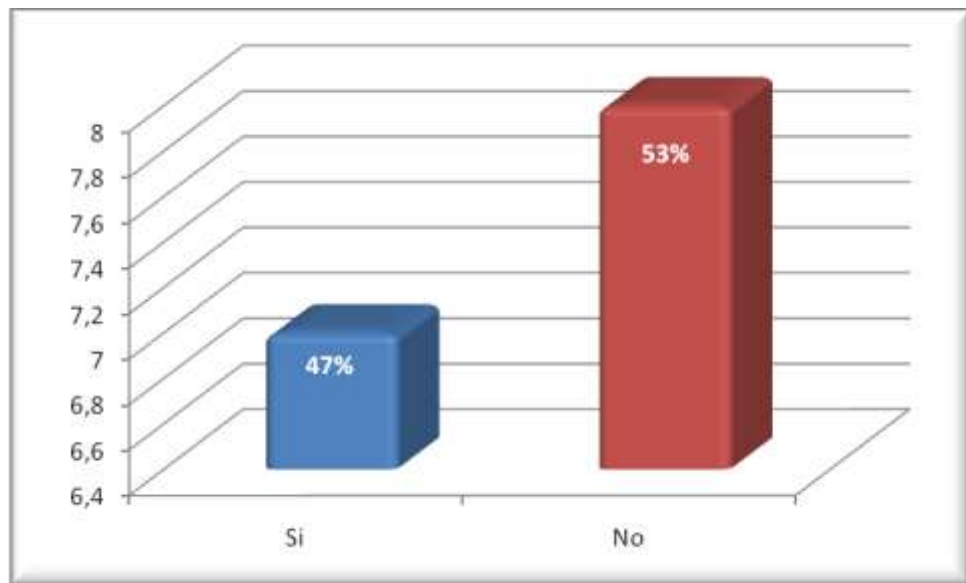


Fuente: Elaboración Propia

Con relación a las causas de los accidentes, tenemos al respecto que el 20% de los encuestados establecen que los accidentes ajenos a los conductores son debidos a las entradas folclóricas (20%), desfiles cívicos (0%), manifestaciones socioculturales (20%), son embargo dentro de otros factores implican a las fallas mecánicas y humanas, y dentro de lo humano también se encuentra el factor ocasionado por los peatones (60%).

**PREGUNTA 4:** ¿Usted considera que el accidente que ocurrió en la carretera de La Paz – Desaguadero, es culpa de la irresponsabilidad de los hermanos de una morenada que ocasionó dicho accidente, en la cual una cisterna de alcohol se incendió y causó pérdidas humanas y materiales?

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 5         | 2        | 7               |
| b.    | No       | 5         | 3        | 8               |

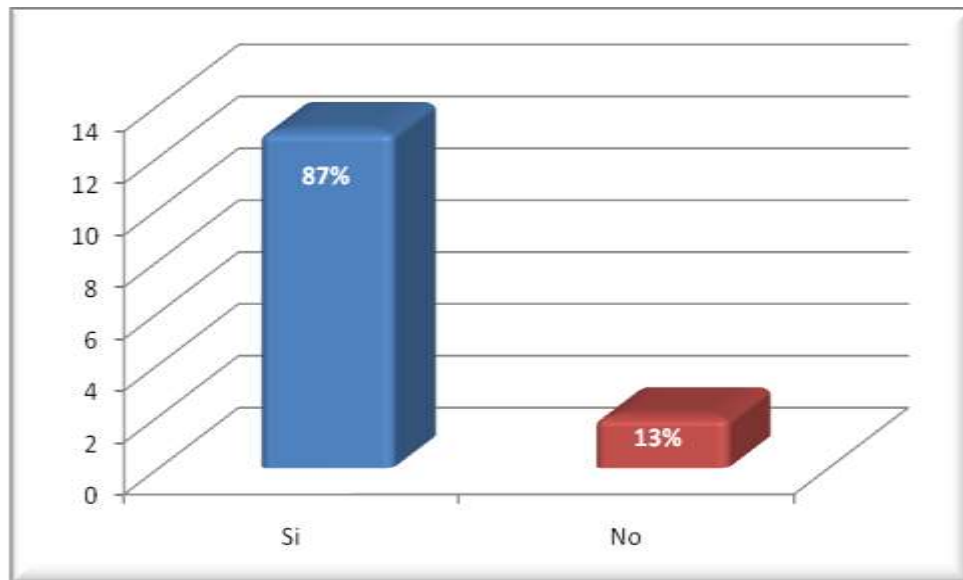


Fuente: Elaboración Propia

Según los hermanos encuestados, el 47% indica que si es culpa de los hermanos y el restante 53%, niega como culpabilidad para el accidente ocurrido en la carretera La Paz – Desaguadero, que fue un desastre de gran magnitud.

**PREGUNTA 5:**     **¿Los vehículos y más aun los de alto tonelaje necesitan una gran distancia para poder frenar dicho motorizado y una actividad en la cual se cierra de golpe una carretera afecta para que frene con normalidad?**

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 8         | 5        | 13              |
| b.    | No       | 2         | 0        | 2               |

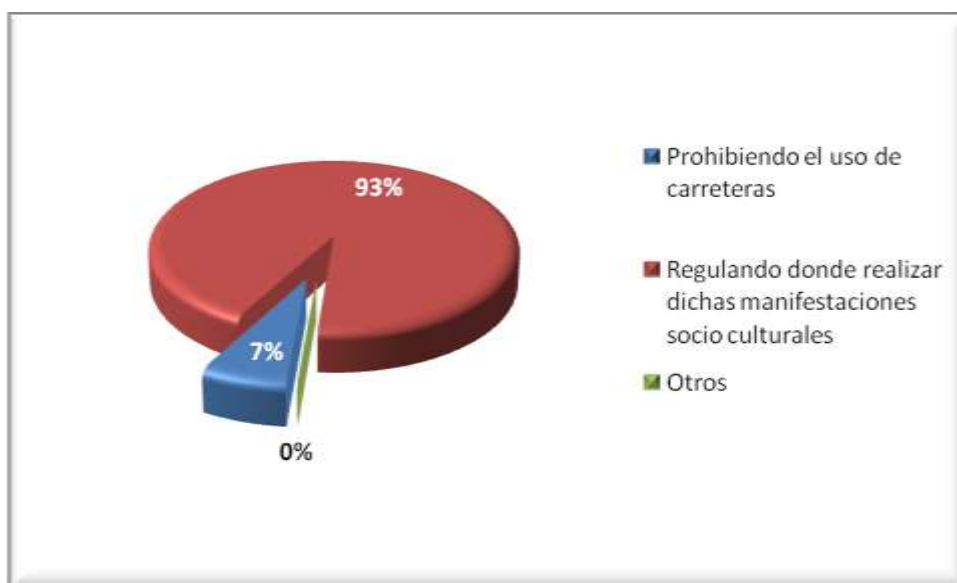


Fuente: Elaboración Propia

Al respecto sobre la velocidad necesaria para frenar vehículos a altas velocidades la mayoría coincide en un 87% que si es necesaria cierta distancia para poder desacelerar y frenar, sin embargo una minoría 13% se muestra en desacuerdo, esto evidentemente se puede deducir por qué no conducen o desconocen los mecanismos para poder conducir a altas velocidades.

**PREGUNTA 6:** ¿De qué forma ante hechos de tránsito con consecuencias materiales y humanas se puede prevenir futuros accidentes en las carreteras?

| ÍTEM. | VARIABLE   | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|--|-----------|----------|-----------------|
|       |  | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Prohibiendo el uso de carreteras                                 | 1         | 0        | 1               |
| b.    | Regulando donde realizar dichas manifestaciones socio culturales | 9         | 5        | 14              |
| c.    | Otros  | 0         | 0        | 0               |



Fuente: Elaboración Propia

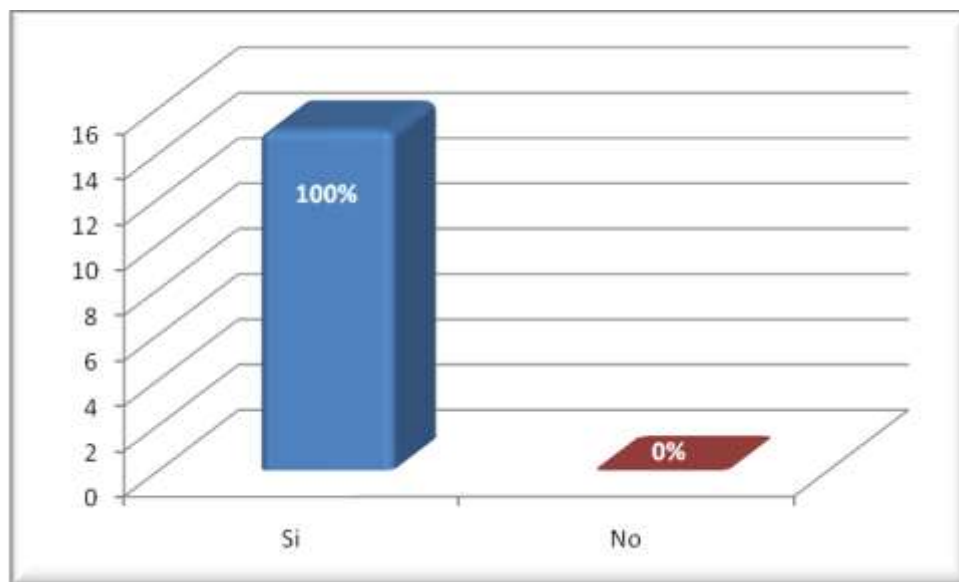
Respecto a cómo se puede prevenir futuros accidentes como lo ocurrido en la carretera La Paz – Desaguadero, la mayoría establece y coincide que se lo conseguiría regulando donde realizar dichas manifestaciones socioculturales (93%), donde de los hermanos también existe un sector en que está de acuerdo en prohibir el uso de carreteras (7%).

### 6.2.2. Resultados obtenidos de los Sindicatos de transporte interprovincial de la zona

Dentro de este grupo poblacional se tomo en cuenta a miembros de 7 sindicatos que realizan el servicio interprovincial dentro de la ruta La Paz – Desaguadero y Copacabana, de la cual se tiene los siguientes resultados:

**PREGUNTA 1:** ¿Usted alguna vez presencio un accidente de tránsito por la utilización de la vía pública en el eje tronca de La Paz?

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 15        | 0        | 15              |
| b.    | No       | 0         | 0        | 0               |



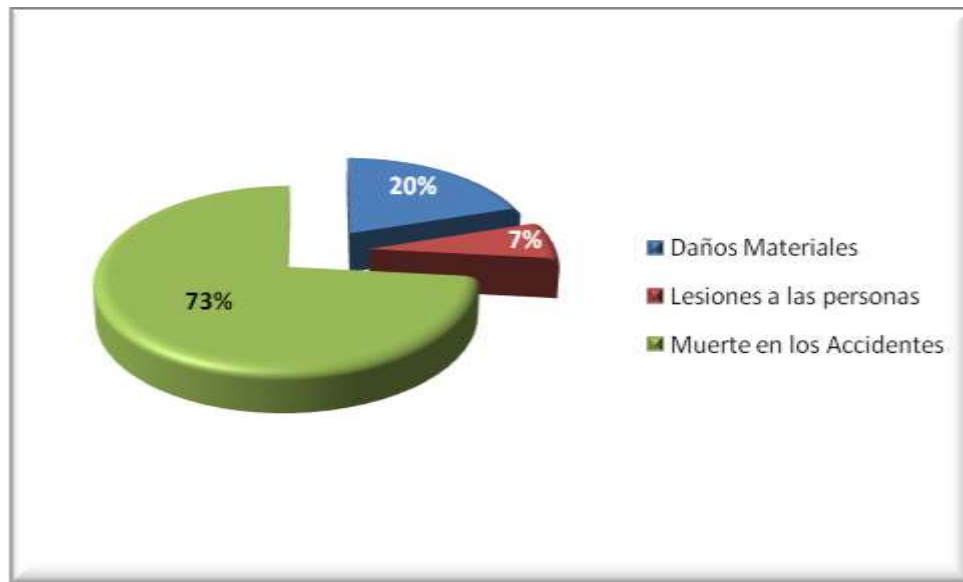
Fuente: Elaboración Propia

Con respecto a esta pregunta el 100% de los encuestados, presenciaron un accidente de tránsito dentro de la vía troncal del departamento de La Paz.



**PREGUNTA 2:** ¿Los accidentes de tránsito en vías del eje troncal según usted qué tipo de daños ocasionan por el cierre de los mismos?

| ÍTEM. | VARIABLE                 | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|--------------------------|-----------|----------|-----------------|
|       |                          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Daños Materiales         | 3         | 0        | 3               |
| b.    | Lesiones a las personas  | 1         | 0        | 1               |
| c.    | Muerte en los Accidentes | 11        | 0        | 11              |

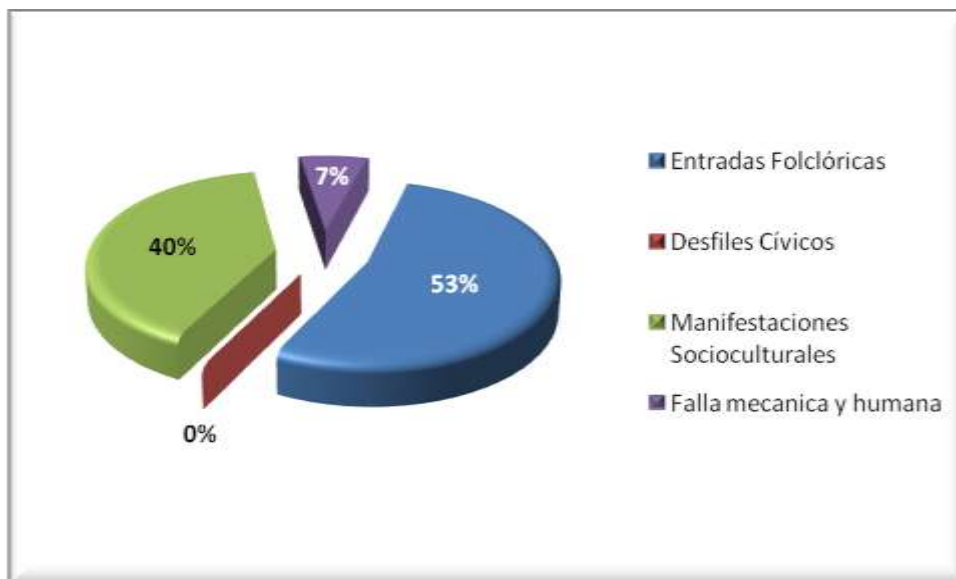


Fuente: Elaboración Propia

Según este grupo de estudio, los daños que ocasiona un accidente de tránsito corresponden a un 20% por Daños Materiales, 7% causada por lesiones a personas y el 73% coinciden en que ocasiona muerte o pérdidas de vidas humanas en dichos hechos. Acotando que esto se da, ya que al tratarse de carreteras, se encuentra a distancia de las instituciones que puedan prestar ayuda en tales circunstancias.

**PREGUNTA 3:** ¿Usted considera que uno de los motivos que ocasionan accidentes y que son ajenos a los conductores en el caso de cierre de las carreteras por festejos son?

| ÍTEM. | VARIABLE                        | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|---------------------------------|-----------|----------|-----------------|
|       |                                 | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Entradas Folclóricas            | 8         | 0        | 8               |
| b.    | Desfiles Cívicos                | 0         | 0        | 0               |
| c.    | Manifestaciones Socioculturales | 6         | 0        | 6               |
| d.    | Falla mecánica y humana         | 1         | 0        | 1               |

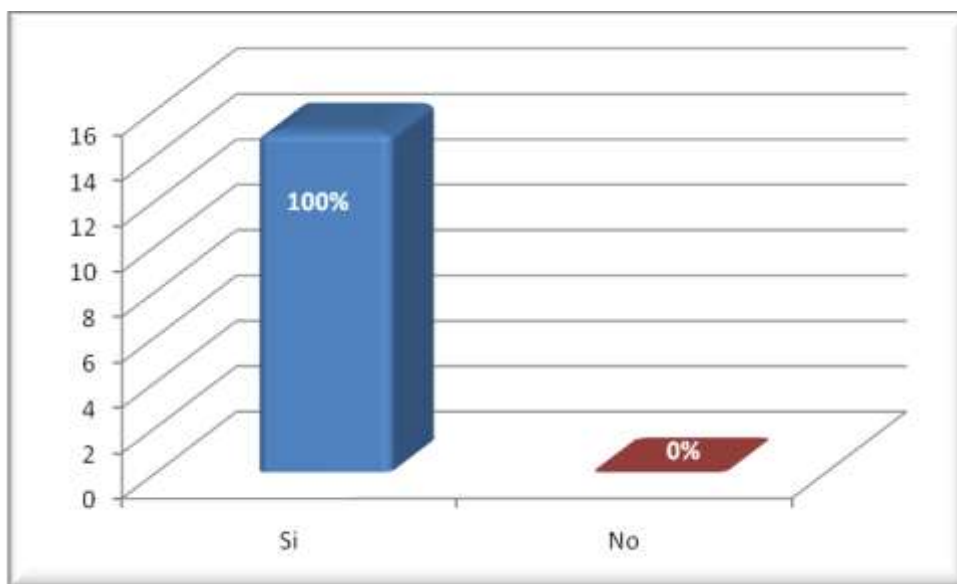


Fuente: Elaboración Propia

Con relación al cierre de carreteras como factor en el suceso de accidentes de tránsito, tenemos que el 53% son propensas por las entradas folclóricas, el 40% por manifestaciones culturales y el 7% por fallas mecánicas y humanas

**PREGUNTA 4:** ¿Usted considera que el accidente que ocurrió en la carretera de La Paz – Desaguadero, es culpa de la irresponsabilidad de los hermanos de una morenada que ocasionó dicho accidente, en la cual una cisterna de alcohol se incendió y causó pérdidas humanas y materiales?

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 15        | 0        | 15              |
| b.    | No       | 0         | 0        | 0               |

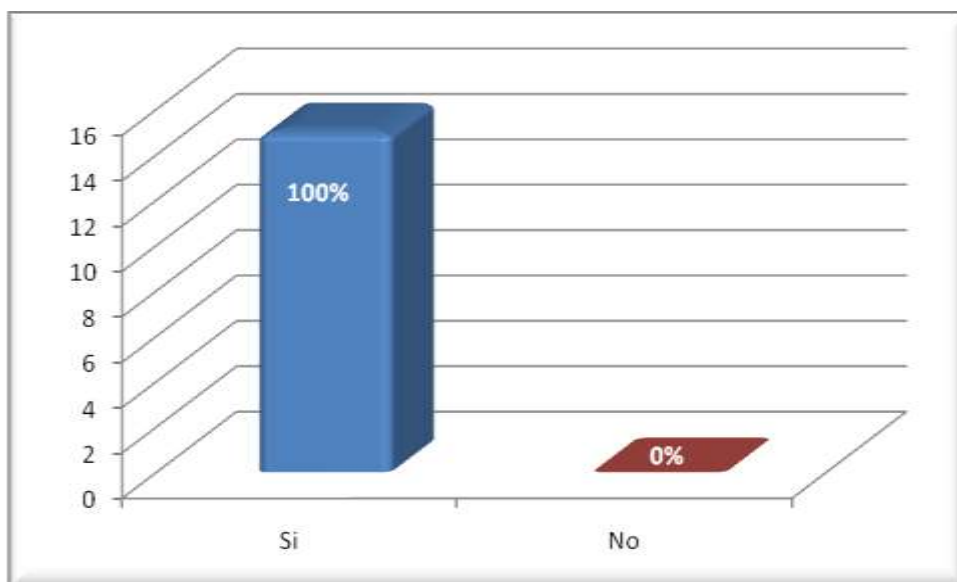


Fuente: Elaboración Propia

Con relación al hecho sucedido en la carretera La Paz – Desaguadero, donde una cisterna de alcohol se incendió, y ello ocasiono pérdidas de vidas humanas y materiales de consideración, además de ser un hecho que alarmo a la sociedad, los encuetados en su totalidad atribuyen la responsabilidad (100%) a los hermanos que intervinieron ese día invadiendo la carretera de categoría internacional.

**PREGUNTA 5:** ¿Los vehículos y más aun los de alto tonelaje necesitan una gran distancia para poder frenar dicho motorizado y una actividad en la cual se cierra de golpe una carretera afecta para que frene con normalidad?

| ÍTEM. | VARIABLE | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|----------|-----------|----------|-----------------|
|       |          | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Si       | 15        | 0        | 15              |
| b.    | No       | 0         | 0        | 0               |

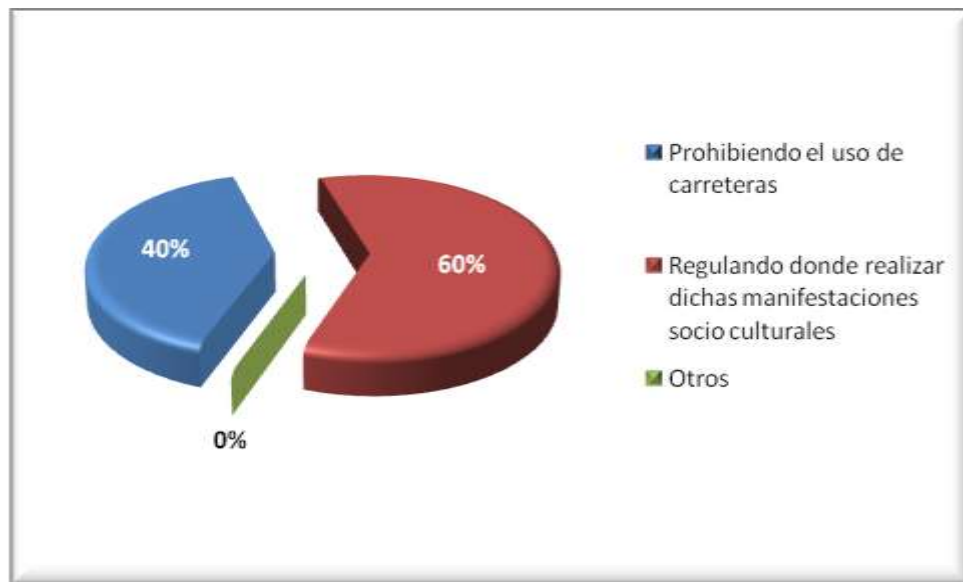


Fuente: Elaboración Propia

Los conductores, conocen este aspecto, en el cual físicamente si se necesita de cierta distancia para desacelerar y poder frenar un vehículo a altas velocidades, en la cual todos coinciden en que si afecta para frenar con normalidad (100%).

**PREGUNTA 6:** ¿De qué forma ante hechos de tránsito con consecuencias materiales y humanas se puede prevenir futuros accidentes en las carreteras?

| ÍTEM. | VARIABLE   | SEXO      |          | Resultado Total |
|-------|--|-----------|----------|-----------------|
|       |  | Masculino | Femenino |                 |
| a.    | Prohibiendo el uso de carreteras                                 | 6         | 0        | 6               |
| b.    | Regulando donde realizar dichas manifestaciones socio culturales | 9         | 0        | 9               |
| c.    | Otros  | 0         | 0        | 0               |



Fuente: Elaboración Propia

Finalmente tenemos ante estos hechos de tránsito con consecuencias materiales y humanas se puede prevenir futuros accidentes en las carreteras, de la cual se establece que dentro de este grupo de estudio el 40% indican que prohibiendo el uso de carreteras, el 60% coincide que regulando donde realizar dichas manifestaciones socio culturales.

### **6.3. ANÁLISIS CONCLUYENTE**

Al respecto pese a las diferencias entre ambos grupos poblacionales, y la diferencia en las resultantes obtenidas, está claro que ambos grupos coinciden en que este tipo de actividades se las deben regular donde realizarlas, de forma que no invadan las carreteras, por un aparte y en ambos grupos se tiene características en las cuales indican que se las debe prohibir, además de salir la cualidad de que estas manifestaciones socioculturales fueron un factor para ocasionar el accidente mencionado en la carretera La Paz – Desaguadero.

# **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## Conclusiones

- Los accidentes son únicos e irrepetibles, sin embargo se observa una mayor severidad en la época moderna, pudiendo vincularse con el desarrollo de velocidades superiores. Por lo tanto siempre se deben extremar las medidas de seguridad, los accidentes según las estadísticas son evitables en un 98%.
- Entre 2000 y 2009, en Bolivia acaecieron más de 273.000 accidentes de tránsito, que dejaron casi 9.500 muertos y 104.167 heridos.
- En un accidente de tránsito, habitualmente el suceso es la coincidencia témporo-espacial de dos objetos y/o cuerpos. Por lo tanto un accidente es una situación dinámica que implica un encadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él.
- En si es un acontecimiento imprevisto, fortuito, casual que sucede cuando por motivo de transitar por la vía pública con un vehículo se ocasiona daños a las personas o cosas.
- Los accidentes se definen como sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades. Es muy difícil prevenirlos si no se comprenden sus causas. Ha habido muchos intentos de elaborar una teoría que permita predecir éstas, pero ninguna de ellas ha contado, hasta ahora, con una aceptación unánime. Investigadores de diferentes campos de la ciencia y de la técnica han intentado desarrollar una teoría sobre las causas de los accidentes que ayude a identificar, aislar y, en última instancia, eliminar los factores que causan o contribuyen a que ocurran accidentes. En el presente artículo se ofrece un breve resumen de las diferentes teorías sobre sus causas, además de una estructura de los accidentes.
- Lo cual vulnera la integridad física, donde la integridad física es el estado de la persona en completitud. Menoscaba la integridad física, el agravio material (la persona que agravia, queda obligada a la reparación del daño causado) o un mal inminente que amenace la familia, los bienes o los derechos fundamentales del individuo. Vulnera y afecta la integridad corporal: la pena de muerte, los azotes, el cepo y la mutilación o un mal inminente que amenace la vida.



- La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre
- Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (Educación Vial) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado.
- Los siniestros en las carreteras son un fenómeno demoledor en América Latina. Cada año mueren alrededor de 130.000 ciudadanos en la región por esta causa, y unos seis millones quedan heridos. El fenómeno requiere un esfuerzo conjunto de todos los países para intercambiar conocimiento en políticas de prevención con el objetivo de reducir a corto plazo los costes de este problema. Un nuevo trabajo del Banco Mundial sobre la capacidad de gestión de la seguridad vial, muestran el riesgo en que se desenvuelve la población de la región.
- A propósito de la ciudad de La Paz, en promedio, cada cuatro horas ocurre un hecho de tránsito en la sede de gobierno de Bolivia según el Organismo de Tránsito. Los viernes y los fines de semana, los acontecimientos sociales hacen que los riesgos sean mayores. Durante los primeros seis meses de esta gestión, las muertes por siniestros viales se llevaron la vida de aproximadamente 182 personas en las rutas pazeñas, número que significa poco más del 30% del total de hechos registrados en el país.
- En el ámbito nacional, cada día al menos tres personas mueren en las carreteras de Bolivia, siendo las rutas del eje troncal (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) las que concentran más del 80% de los accidentes viales. De enero a junio de este año, por ejemplo, se han reportado 478 muertes en rutas urbanas, interdepartamentales e interprovinciales, resultando heridas entre cinco y seis personas por día, vale decir, el doble de las víctimas fatales. La tendencia de los datos hace tener que este año será uno de los más luctuosos.
- Por otra parte tenemos la irresponsabilidad de fraternos de una morenada que cerró uno de los carriles de la carretera internacional La Paz-Desaguadero,

provocó el viernes 21 de julio de 2013, la muerte de al menos 11 personas, 16 heridos y 12 autos quemados. La colisión múltiple de motorizados que derivó en la explosión de un carro cisterna cargado de alcohol, se produjo en la localidad de San Juan de Huancollo, a 100 kilómetros de la ciudad de La Paz, en el sector fronterizo con la república de Perú.

Todos estos aspectos hacen necesario la regulación del uso vial de carreteras del eje troncal del departamento de la paz por manifestaciones socioculturales, a fin de precautelar los derechos tales como a la integridad física, a la seguridad, la seguridad vial, los cuales dentro de las competencias autonómicas y garantías constitucionales son velados por los gobiernos autónomos departamentales.

## Recomendaciones

De todo lo analizado y visto dentro de la presente investigación, se puede recomendar lo siguiente:

- Las Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de Seguridad y educación vial, en los que se debe promover:
  - La cortesía y precaución en la conducción de vehículos.
  - El respeto al uso de transporte en carreteras que se emplean velocidades altas por parte del peatón.
  - La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
  - Políticas de prevención de accidentes, por parte de las autoridades competentes.
- La prioridad en el uso del espacio público como es el caso de la carretera de los diferentes modos de desplazamiento o transporte, ya que son vías de alta velocidad.
- Que las autoridades dicten normas para prevenir futuros hechos en los cuales tenga repercusión como es el caso del accidente La Paz – Desaguadero y prevenir la repetición de este tipo de accidentes.

Por lo expuesto la principal recomendación la expongo en un proyecto de ley departamental para la regulación de vías del eje troncal del departamento de La Paz por parte de manifestaciones culturales, en la parte propositiva del presente estudio como respuesta al problemática y viabilidad en la presente investigación.

# **PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL**

**PROYECTO DE LEY DEPARTAMENTAL DE  
REGULACIÓN DEL USO VIAL DE CARRETERAS  
DEL EJE TRONCAL DEL DEPARTAMENTO DE  
LA PAZ POR MANIFESTACIONES  
SOCIOCULTURALES**

Proyecto N°:.....

**LEY DEPARTAMENTAL No. 000/2013  
CÉSAR HUGO COCARICO YANA  
GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO AUTÓNOMO DE LA PAZ**

Por cuanto la Honorable Asamblea Legislativa Autónoma del Departamento de La Paz, ha sancionado la presente ley.

**LA H. ASAMBLEA LEGISLATIVA AUTÓNOMO DEL DEPARTAMENTO DE  
LA PAZ**

SANCIONA:

**“REGULACIÓN VIAL DEL USO DE CARRETERAS DEL EJE TRONCAL DEL  
DEPARTAMENTO DE LA PAZ POR MANIFESTACIONES  
SOCIOCULTURALES”**

**Artículo 1° (Objeto).**- La presente Ley Departamental, tiene por objeto regular el uso vial de carreteras del eje troncal del departamento de La Paz, para el uso de manifestaciones socioculturales, tales como entradas folclóricas, desfiles cívicos, procesiones religiosas y otras que se encuentren dentro de la categoría de manifestación cultural.

**Artículo 2° (Aplicación).**- Esta disposición se aplicara dentro de los limites jurisdiccionales del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz

**Artículo 3° (Uso de Carreteras).**- Las carreteras del eje troncal del Departamento de La Paz, que tengan conexión, Internacional e interdepartamental serán empleadas exclusivamente para el uso vehicular, restringiéndose el uso de las mismas para manifestaciones socioculturales, salvo lo expuesto en el artículo 5°.

**Artículo 4° (Manifestaciones socioculturales).**- Las manifestaciones socioculturales se las realizaran en sectores apartados a las carreteras del eje troncal del departamento de La Paz, esto para precautelar la integridad física y seguridad de los intervinientes.

**Artículo 5° (Casos excepcionales).**- El uso de manifestaciones socioculturales de carreteras será en los siguientes casos:

- I. Cuando se tenga que emplear dicho tramo para realizar el cruce de un poblado de forma obligatoria y no exista otro tramo para determinada tarea.
- II. Para dicho fin los organizadores deberán tomar las siguientes previsiones:
  - a. Notificar y solicitar a la Policía caminera, con el fin de destinar personal para el control y disminución de velocidad 2 kilómetros antes de cortar la vía.
  - b. Notificar y solicitar a la autoridad policial del sector, para prevenir accidentes y precautelar la seguridad ciudadana.

**Artículo 6° (Responsabilidad).**- Los organizadores que no cumplan con los dispuesto serán pasibles hacerse cargo de las responsabilidad civil, de cualesquiera de los daños que ocurriera emergente de las actividades realizadas dentro de las carreteras del eje troncal del Departamento de La Paz. Quienes correrán con todos los gastos que implique la misma.

**Artículo 7° (Cumplimiento).**- La Máxima Autoridad Ejecutiva – MAE del Gobierno Autónomo Departamental de La Paz, así como sus Unidades Administrativas se

encuentran encargadas del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley Departamental.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA**

El Órgano Ejecutivo Departamental, realizará las gestiones de financiamiento de los recursos económicos necesarios para la implementación de la nueva Ley del Gobierno Autónomo Departamento de La Paz.

Es dado en la Sala de Sesiones de la H. Asamblea Legislativa Autónoma del Departamento de La Paz, a los treinta días del mes de noviembre de dos mil trece años.

Fdo. Ing. Eloy Tuco Cano, H. Marisol Cruz Sarzuri, Elio Genaro Alejo Huallpa, José Mendoza Barrera.

### **POR TANTO:**

La Promulgo para que se tenga y cumpla como Ley Departamental.

Es dado en la Gobernación de La Paz, a los treinta días del mes de noviembre de dos mil trece.

Fdo.

**Cesar Hugo Cocarico Yana**

## Bibliografía

- Abdul Raouf: “Teoría de las Causas de los Accidentes”, ENCICLOPEDIA DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO de la OIT, Capítulo 56 Prevención de los Accidentes. Tercera edición en español. Copyright de la edición española, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España, 1998.
- Baker, J. S.: Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico. Madrid: Gala. (Traducido por la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico). 1970.
- Baldwin, David A. “The concept of security”. Review of International Studies. Vol. 23. No. 1 (1997).
- Carranca y Trujillo, Derecho Penal Mexicano, Parte General, Tomo I, 4a ed.
- Cutberto Flores Cervantes, Los accidentes de tránsito, Ed. Porrúa, 5a ed., México 1997
- García Cancio, Ines: Derecho a la integridad física, Mayo de 2013.
- Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.
- Hayhurst, ER (January 1932). "Review of Industrial Accident Prevention: a Scientific Approach". Am J Public Health Nations Health 22 (1).
- Krause, Keith. “Seguridad humana: ¿Ha alcanzado su momento?”. Papeles de Cuestiones Internacionales. No 90 (2005).
- Quisbert, Ermo, "Derecho A La Integridad Física ", Apuntes Jurídicos, 2013.
- López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995
- Mack, Andrew. “El concepto de seguridad humana”. Papeles. No 90 (2005).
- Manejo Seguro: Historia de los accidentes de tránsito, Compañía de seguros RSA, 14 de Noviembre, 2012
- Martín Alonso, Diccionario del Español Moderno, Ed. Aguilar, 6a ed., México, 1981
- Mendoza J.: Curso de Derecho Penal Venezolano, Parte general, Tomo II, 11va. Edición, Caracas, el Cojo, 1987
- Tomás Gallat y Valencia, Delitos de Tránsito, Ed. PAC, S.A., 11a ed. México, 1995



- Thomas, Caroline. In search of security: the Third World in International Relations. Brighton (Inglaterra): Wheatsheaf, 1987.
- Tickner, J. Ann. Gender in International Relations: Feminist perspectives on achieving global security. Nueva York: Columbia University Press, 1992.
- Rafael de Pina, Diccionario de Derecho, Ed. Porrúa, 24a ed. 1997., p. 21
- Simonds, Rollin H. Safety management. Homewood, Ill: R. D. Irwin., 1973.
- Víctor A. Irureta, Accidentología Vial y Pericia, Ed. La Rocca, Buenos Aires, 1996

#### **Informes Consultados:**

- Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial. Fundamentos 2007. 23 al 30 de abril. Capítulo 1. Pág. 1-18
- Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Organización Mundial de la Salud 2012. Fundamentos. Capítulo I. Pág. 1-50.

#### **Normativa legal consultada:**

- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Constitución Política del Estado, Ley de 07 de febrero de 2009.
- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de 16/02/1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988 de 18/12/2008
- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito –SOAT- establecido en la Ley 1883/98
- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Ley marco de autonomías y descentralización Andrés Ibáñez, ley 031 de 19 julio, 2010

#### **Noticias consultadas:**

- La Prensa: Bolivia tiene el más alto índice de accidentes de tránsito de la CAN, publicado por: Luz Mendoza 02 de julio de 2010.

- La Prensa: Una cisterna se choca y explota: 11 muertos, Nota Por: Roberto Charca H., La Prensa, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.
- La Jornada: Accidentes de tránsito, por: Guido Pizarroso Durán, jueves 28, noviembre 2013.
- Agencia de Noticias Erbol: Tragedia no suspende ‘presterío’ en Huancollo, Seguridad, Domingo, 23 de junio de 2013, La Paz – Bolivia.
- El deber: Diez muertos en explosión de camión cisterna en ruta a Desaguadero, Nota: ED. IMPRESA/CLASIFICADOS, 22 de Junio de 2013, La Paz – Bolivia.
- La Razón: Al menos diez muertos en explosión de camión cisterna en carretera a Desaguadero, Ciudades/Seguridad/ ciudadana, Accidente, Nota: EFE / La Paz, 22 de junio de 2013
- La Razón: Al menos diez muertos en explosión de camión cisterna en carretera a Desaguadero, Ciudades/Seguridad/ ciudadana, Accidente, Nota: EFE / La Paz, 22 de junio de 2013

# **ANEXOS**

**ANEXO I**  
**DE ENCUESTAS DE TRABAJO DE CAMPO**

**ANEXO II**  
**NOTICIAS SOBRE EL ACCIDENTE LA PAZ -**  
**DESAGUADERO**