

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



MONOGRAFÍA

Para optar al título Académico de Licenciatura en Derecho

**“PROPUESTA DE IMPLEMENTAR NORMAS PROCEDIMENTALES
AL CÓDIGO DE TRÁNSITO SOBRE EL CONSUMO DE BEBIDAS
ALCOHÓLICAS POR CONDUCTORES Y TRANSEÚNTES”**

Institución : Honorable Cámara de Diputados
Comisión de Gobierno

Postulante : Marysel Natividad Hidalgo Chavez

La Paz – Bolivia
2011

DEDICATORIA.

A mis padres, Gastón Hidalgo y Rosalía Chavez por su amor, sacrificio, comprensión, apoyo incondicional y ser el estímulo para mi superación profesional.

A mis hermanos por su apoyo y cariño constante.

A Alvaro por brindarme su amor, comprensión y apoyo.

AGRADECIMIENTO

Ante nada doy gracias a Dios y a todas las personas que han intervenido de manera directa o indirecta en la realización de este trabajo, en especial un agradecimiento:

A La Universidad Mayor de San Andrés, Carrera de Derecho; por haberme brindado los conocimientos necesarios para conseguir la meta que tenía plasmada.

A la Honorable Cámara de Diputado, Comisión de Gobierno; por haberme permitido formar parte de la misma, apoyándome en la realización de este trabajo.

Al H. Dip. Gabriel Flores Palli, H. Dip. Gonzalo Lazcano, y H. Dip. Ramiro Venegas; Por el apoyo y colaboración, para el desarrollo de este trabajo.

A mis tutores; Dr. Rodolfo Illanes Alvarado y Lic. Maria Alexandra Miranda; Por sus opiniones y colaboración.

Al My. Julio N. Moreno Toledo; Por su orientación y cooperación para la elaboración del presente trabajo.

Un Informe realizado por el Banco Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, indica que cada día, miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestras calles y carreteras. Hombres, mujeres y niños que se dirigen a pie, en bicicleta o en automóvil a la escuela o al trabajo, que juegan en la calle o emprenden largos viajes, nunca volverán a sus hogares, dejando tras de sí familias y comunidades destrozadas. Cada año, millones de personas permanecerán largas semanas hospitalizadas después de sufrir choques graves; muchas de ellas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo. Los esfuerzos que actualmente se despliegan en pro de la seguridad vial son insignificantes al lado de ese sufrimiento humano creciente

El año 2006 y 2007 en Bolivia la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito fue considerada la más elevada en relación a otros hechos y años. Poco más de la mitad de estas muertes se produjeron en fines de semana y en muchas el alcohol jugó un papel preponderante. Sin entrar en detalles y revisando lo descrito por los medios de comunicación podemos darnos cuenta que la mayoría de esta muertes se producen en nuestras carreteras de comunicación urbana – rural, donde las víctimas y los familiares de estos accidentes deberán empezar una pesadilla de nunca acabar.

A la lamentable pérdida de vidas y a las numerosas personas que ven disminuidas sus capacidades físicas, es necesario agregar los cuantiosos daños materiales. Con independencia de los obvios y tal vez incontables daños a los vehículos involucrados.

Y es que nos encontramos conviviendo con una legislación sobre el parque automotor caduca en el tiempo de su aplicación, el avance de la tecnología y el crecimiento poblacional que; agregada con la falta de un nosocomio especializado en accidentes, el funcionamiento del IDIF., con una morgue inadecuada, la falta de peritos y laboratorios especializados en Criminalística y Ciencias Forenses nos muestra la falta de políticas preventivas y científicas para encarar estos desastres.

La falta de Educación Vial y la actualización de normativas sobre Tránsito son temas que requieren pronta solución para combatir ese caos producto del crecimiento del binomio Trafico-peatón, que pueda delimitar entre otros, los niveles de responsabilidad entre las instituciones que deber ser las encargadas de su implementación coordinación, para que asuman su responsabilidad y no como a la fecha acontece.

La Comisión de Gobierno de la H. Cámara de Diputados se encuentra en la actualidad realizando esfuerzos sobre un anteproyecto sobre Tránsito y Seguridad Vial, que ojala sirva para modificar el actual, sobre todo en base a ese proceso de cambio que se esta dando.

El origen de los accidentes de Tránsito se produce en un elevado porcentaje por el consumo excesivo de bebidas alcohólicas, eso no se puede negar en el mundo entero y menos en nuestro país, por lo que realizar un trabajo técnico – científico y jurídico, propuesto por Marysel N. Hidalgo Chavez, será de mucha utilidad para que se implementen en dicho proyecto procedimientos adecuados en cuanto al consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes se refiere.

Mis felicitaciones a la proyectista deseando que este trabajo sea de mucha utilidad para aquellos que requieran de su concurso.

My. Julio N. Moreno Toledo

PERITO CRIMINALISTICO

Í N E

INTRODUCCIÓN.....	1
--------------------------	----------

CAPITULO I

TEORÍA Y EVOLUCIÓN DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, SU CONSUMO

Y SU INCIDENCIA NEGATIVA EN LAS PERSONAS.....	8
--	----------

1.1. Marco Institucional	8
---------------------------------------	----------

1.1.1. Contenido del anteproyecto “Ley de Tránsito y Seguridad vial”.....	9
--	----------

1.2. Marco Teórico del Desarrollo de la monografía.....	11
--	-----------

1.2.1. Antecedentes sobre el automóvil y su desenvolvimiento en el mundo	11
---	-----------

1.2.2. Primer accidente de Transito	12
--	-----------

1.2.3. Antecedentes históricos del alcohol	13
---	-----------

1.2.4. Orígenes del alcohol y los diferentes tipos de bebidas alcohólicas.....	14
---	-----------

1.2.4.1. El vino.....	15
------------------------------	-----------

1.2.4.2. La cerveza.....	16
---------------------------------	-----------

1.2.4.3. Brandy y Coñac.....	17
-------------------------------------	-----------

1.2.4.4. Whisky.....	18
-----------------------------	-----------

1.2.5. Teoría del consumo del alcohol	19
--	-----------

1.2.6. El alcoholismo y sus consecuencias.....	20
---	-----------

1.2.7. La sobredosis	20
-----------------------------------	-----------

1.2.8. Problemas Médicos.....	21
--------------------------------------	-----------

1.2.8.1. El cáncer.....	22
--------------------------------	-----------

1.2.8.2. Trastornos mentales y neurológicos.....	22
---	-----------

1.2.8.3. Problemas gastrointestinales (del tubo digestivo).....	22
--	-----------

1.2.8.4. Trastornos de la piel, musculares y óseos.....	22
--	-----------

1.2.8.5. Problemas sexuales.....	22
---	-----------

1.2.8.6. Síndrome de dificultad respiratoria agudo.	23
---	-----------

1.2.8.7. Embarazo y desarrollo fetal.....	23
--	-----------

1.2.8.8. Efectos psicológicos sobre los niños.....	23
---	-----------

1.2.9. Concentración del alcohol en la sangre	23
1.2.10. Como actúa el alcohol en el cerebro	24
1.3. Marco Histórico del desarrollo de la monografía.....	25
1.3.1. Antecedentes de la conducción en estado de ebriedad en nuestro medio.....	25
1.3.1.1. Importancia del problema.....	26
1.4. Marco Conceptual del desarrollo de la monografía.....	27
1.5. Marco Jurídico Positivo Vigente y Aplicable.....	30
1.5.1. Constitución Política del Estado.....	30
1.5.2 Declaración Universal de los Derechos Humanos.....	30
1.5.3 Código Penal.....	31
1.5.4. Código de Tránsito (Decreto Ley No, 10135. 16 de Febrero de 1973).....	31
1.5.5. Reglamento del Código de Transito.....	32

CAPITULO II

EL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN LA SOCIEDAD Y SUS

CONTRAVENCIONES Y DELITOS COMO RESULTADO..... 33

2.1 Consumo de bebidas alcohólicas en la sociedad 33

2.2. Causas del consumo de alcohol en las personas..... 33

2.3. Accidente y violencia.....34

2.4. Imprudencia de la persona34

2.5. Omisión de socorro.....34

2.6. Formas de la culpabilidad: dolo y culpa.....34

2.6.1 El dolo..... 35

2.6.1.1 Teorías del dolo.....35

2.6.1.1.1 Teoría de la voluntad..... 35

2.6.1.1.2 Teoría de la representación35

2.6.1.1.3 Teoría del asentimiento.....35

2.6.1.2	<i>Clases de dolo</i>	36
2.6.1.2.1	Dolo directo.	36
2.6.1.2.2	El dolo indirecto.	36
2.6.1.2.3	El dolo inicial.....	36
2.6.2	La culpa.....	36
2.6.2.1	<i>Teoría clásica de la culpa</i>	36
2.6.2.2	<i>Clases de culpa</i>	37
2.6.2.2.1	La culpa consciente.....	37
2.6.2.2.2	Culpa por la intensidad.....	37
2.6.2.3.	<i>La culpabilidad es el límite de la responsabilidad</i>	37
2.7.	El dolo eventual.....	38
2.7.1	<i>Dolo eventual en accidentes de Tránsito</i>	38
2.8.	Homicidio	39
2.8.1	Diferencia entre homicidio intencional y homicidio culposo.....	39

CAPÍTULO III

LEGISLACIÓN BOLIVIANA Y DE OTROS PAÍSES SOBRE EL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS..... 41

3. ANALISIS DE LA LEGISLACION NACIONAL SOBRE EL CONSUMO

	DE LAS BEBIDAS ALCOHOLICAS.....	41
3.1	LEGISLACIÓN DE BOLIVIA	41
3.2	Situación Legal en Bolivia.....	41
3.2.1	Constitución Política Del Estado.....	41
3.2.2.	Declaración universal de los derechos humanos.....	42
3.2.3.	Código Penal.....	43
3.2.3.1	Teoría de la acción.	44
3.2.3.2	La tipicidad y la antijuricidad.....	45
3.2.3.3	Punibilidad.....	45

3.2.3.4	Sanción Penal.....	45
3.2.3.5	Pena.....	46
3.2.3.6	La responsabilidad civil.....	47
3.2.4	Código De Transito (Decreto Ley No. 10135, de 16 de Febrero de 1973).....	47
3.2.4.1	Análisis del código de tránsito respecto al consumo de bebidas alcohólicas.....	50
3.2.5	Reglamento del Código de Tránsito.....	51
3.3	Análisis de la legislación internacional sobre el consumo excesivo de bebidas alcohólicas.....	51
3.3.1	Legislación argentina (Ley 11.430 de la Provincia de Buenos Aires).....	51
3.3.2	Legislación Chilena (Ley de Tránsito 18.290).....	53
3.3.3.	Legislación Colombiana (Ley de Tránsito de Colombia. Decreto 1344 de agosto de1970)	58
3.3.4.	Legislación de Paraguay (Ley de Tránsito de Paraguay. Ordenanza N° 21194).....	60
3.3.5.	Legislación de Venezuela (Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre).....	61
3.4.	Análisis de la Legislación vigente en Latino América.....	64
3.4.1.	Tránsito vehicular.....	64
3.4.2.	Medidas de seguridad.....	64
3.4.3.	Tránsito Peatonal.....	66
3.7.	Comentario	67

CAPÍTULO IV

LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CONSUMO EXCESIVO DE BEBIDAS

ALCOHÓLICAS.....68

4.1.	Diagnostico y resultado del Tránsito de Campo sobre la Situación actual del Consumo de Bebidas Alcohol.....	68
4.1.1.	La alcoholemia.....	68

4.1.2. Tasa de alcoholemia	68
4.1.3. Sistemas de Medición.....	69
4.1.3.1. Medición del alcohol en la sangre o llamado método de Widmark.	69
4.1.3.2. La Medición o Examen de Hálito.	70
4.1.4. Valor probatorio del examen de alcoholemia en nuestra justicia.....	70
4.1.5. Dosis tóxicas de alcohol.....	72
4.1.6. Diagnóstico medico legal de la embriaguez.....	72
4.1.7. Efectos del Alcohol en la Conducción.....	72
4.1.8. Problemática del Consumidor de Alcohol	73
4.1.9. Análisis Estadístico del Consumo de Bebidas Alcohólicas en la Ciudad de La Paz.....	74

CAPÍTULO V

PROPUESTA DE IMPLEMENTAR NORMAS PROCEDIMENTALES AL CÓDIGO DE TRANSITO SOBRE EL CONSUMO DE BEBIDAS

ALCOHÓLICAS POR CONDUCTORES Y TRANSEÚNTES.....	82
5.1. De los antecedentes.....	82
5.2. Propuesta de implementar Normas Procedimentales al Código de Tránsito sobre el consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.....	68
5.2.1. Ámbito de aplicación y definiciones básicas.....	82
5.2.2. Los derechos y deberes del consumidor de bebidas alcohólicas.....	84
5.2.2.1. Derechos.....	84
5.2.2.2. Deberes y obligaciones.....	84
5.2.3. De las organizaciones para el cumplimiento de la presente propuesta de ley.....	85
5.2.4. Del nivel de alcohol en la sangre	86
5.2.4.1. Del test de alcoholemia	87

5.2.5. De las penalizaciones, sanciones e infracciones.....	88
5.2.6. Responsabilidad por incumplimiento a la ley.....	89
5.2.7. Disposiciones especiales.....	90
5.2.7.1. Información y publicidad.....	90
5.2.8. Del procedimiento a que da lugar la aplicación de la presente propuesta.....	90
CONCLUSIONES.....	92
RECOMENDACIONES.....	93
BIBLIOGRAFÍA.....	95
ANEXOS	

INTRODUCCIÓN

La presente monografía es resultado del trabajo dirigido realizado en la Honorable Cámara de Diputados-Comisión de Gobierno, donde ante la llegada de diversas peticiones de modificar varios artículos del Código de Tránsito (Decreto ley 10135), se pudo observar que este código tiene muchas falencias, sobre todo en relación a accidentes de Tránsito ocasionados en el consumo excesivo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.

El consumo de bebidas alcohólicas es un tema muy puntual en el desarrollo de una sociedad, la cual marca distintos niveles de impulso y actitudes del ser humano, como también es la causante del deterioro de la misma con respecto a la calidad de vida de las personas ante una sociedad interrelacionada comunitariamente, es decir que cada persona esta comunicada con su entorno mediante actitudes y actividades.

Por lo tanto, ante esta situación y tomando en cuenta el marco de la realidad nacional, la doctrina, la legislación comparada y el resguardo de una seguridad ciudadana, surgió la preocupación y el interés de hacer un trabajo sobre el excesivo consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la conducción de motorizados y el movimiento peatonal relacionados con hechos de Tránsito. Es así, que en este contexto hablaremos de las causas emanadas del consumo de bebidas alcohólicas en la sociedad civil y su falta de regulación estricta para evitar daños emocionales y trastornos sociales de un individuo o varios a su colectividad, tomando como principio básico la buena convivencia y la normatividad del ser humano dentro de una sociedad. Este principio básico en nuestro país no esta bien regulado o reglamentado en la estructura legal sobre el consumo del alcohol. Por otra parte el desarrollo de una sociedad demuestra grandes problemas sociales los cuales están muy encasillados en delincuencia y desobediencia hacia las autoridades por actitudes no controladas ni normadas donde el talón de Aquiles, de una seguridad es la misma fragilidad de las leyes delicadas o blandas hacia la misma sociedad o ser humano en si, todo esto en términos legales, conlleva a una mala administración de la conducta humana.

Después de mencionar la falta de una norma o legalización de parámetros de actuación del ser humano dentro del consumo de las bebidas alcohólicas y tomando en cuenta que varios

accidentes de tránsito son ocasionados por conductores y transeúntes bajo la influencia de bebidas alcohólicas, tengo ha bien presentar un tema de inserción o encajamiento legal a la regulación del consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.

Es así que para la presentación del Trabajo de Investigación monográfico se ha elaborado la siguiente estructura general del diseño de la investigación:

TÍTULO DEL TEMA DE LA MONOGRAFÍA

“PROPUESTA DE IMPLEMENTAR NORMAS PROCEDIMENTALES AL CÓDIGO DE TRÁNSITO SOBRE EL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS POR CONDUCTORES Y TRANSEÚNTES”

FUNDAMENTACIÓN

Un concepto fundamental en cuanto a la seguridad ciudadana supone la implementación de una política pública que asegure a la población el uso efectivo de sus derechos. Lo cual implica que el Estado debe procurar que el uso de los derechos de unos no afecte gravemente a los derechos de otras personas; es decir que es deber del Estado promulgar y legislar reglas y normas que rijan la normal convivencia y circulación en lo que al tránsito se refiere.

La seguridad de los ciudadanos no solo esta en la regulación y castigo de los actos de violencia que rige las leyes a lo largo de la historia de la humanidad, mas por el contrario esta situación requiere según la época y las consecuencias de regulación, adecuarse a los comportamientos de cada individuo hacia una sociedad colectiva para determinar normas colectivas y su ordenamiento a través de preceptos, que se recopilan en leyes y conforman el ordenamiento jurídico de una determinada actitud dentro de una sociedad.

Ante la Comisión de gobierno de la H. Cámara de Diputados llegaron denuncias, peticiones y requerimientos para que mediante esta instancia, se proceda al análisis de una propuesta de modificación al D.L. 10135 Código de Transito y en septiembre del 2007 llegó un anteproyecto

titulado “Ley de Tránsito y Seguridad Vial” la cual establece que el Código de Tránsito tiene la necesidad técnica y legal de adecuarse en el marco de una realidad actual.

Ante la situación en la que el país se encuentra resguardando una Seguridad Ciudadana segura y debido fundamentalmente a las elevadas estadísticas de Accidentes de Tránsito que en su mayoría son causadas por conductores en estado de ebriedad se propone implementar normas procedimentales al Código de Tránsito con respecto al consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes puesto que el alcohol no solo daña a la persona, mas por el contrario esta demostrado que el daño es mayor a la sociedad.

Esta es una de las razones por la que la proponente, ante este requerimiento así como otros que claman la promulgación de leyes concordadas sobre Seguridad Ciudadana, a querido aportar a esta iniciativa con una tema de investigación científica relacionado al exceso del consumo de bebidas alcohólicas y su relación con la conducción de motorizados y el movimiento peatonal relacionados con hechos de Tránsito.

La monografía que se propone para el caso concreto boliviano, no pretende de ninguna manera atropellar los derechos de los consumidores de bebidas alcohólicas, solo se busca restablecer una relación de orden con equidad, a efectos de que consumidores y la sociedad gocen de un equilibrio adecuado.

DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA MONOGRAFÍA

DELIMITACIÓN TEMÁTICA

El tema de investigación se desarrollo en el ámbito del área Jurídica Social en razón a el excesivo consumo de bebidas alcohólicas que constituye un factor negativo para la Seguridad Ciudadana por falta de una normatividad específica que regule las relaciones entre los que consumen bebidas alcohólicas y la sociedad en su conjunto.

DELIMITACIÓN ESPACIAL

Se tomo como caso práctico y espacial a la ciudad de La Paz, en lo referente a hechos de Tránsito, sus disposiciones legales y sus consecuencias sin dejar de considerar que la propuesta esta dirigida a nivel Nacional

DELIMITACIÓN TEMPORAL

El presente trabajo se basa en hechos históricos y datos en los años 2002 al 2007.

MARCO REFERENCIAL

MARCO TEÓRICO

Las corrientes doctrinarias sobre la protección de las personas como sujetos de derecho, están basadas en las disposiciones constitucionales de cada estado legalmente constituido y cuando esto se relaciona con otros países, van mediante convenios y tratados intencionales. Cuando no están normadas se constituyen en peligro ante estos derechos.

Tomando como base el derecho a la salud y la seguridad como tutela de la salud de los consumidores que es la garantía a la incolumidad físico-psíquica del consumidor, que protege su salud y seguridad, o sea preservando su vida e integridad contra los accidentes por consumo de bebidas alcohólicas¹.

Por otra parte se han concedido los derechos fundamentales en forma equivalente a los derechos humanos, considerados como aquellos inherentes al hombre por su naturaleza humana, sagrados, inalienables, imperceptibles y fuera del alcance de cualquier político. Los derechos fundamentales según José Campillo Sainz pueden definirse como:

"el conjunto de exigencias que derivan de la naturaleza humana y que esta puede hacer valer ante la organización social para el mejor cumplimiento de sus fines. Estos de menos son anteriores y superiores al estado, en tanto que este debe considerarse como un instrumento al servicio de la persona que lo trasciende en rango y jerarquía de valor"²

Los principios generales del derecho, para la mayor parte de la doctrina son normas jurídicas, si bien unos entienden que son normas más generales que las demás, otros que son normas base o

¹ VASQUEZ, Ferreira, Roberto A. "Protección y Defensa del Consumidor" Buenos Aires 1994

² CAMPILLO Sainz José: Derechos fundamentales de la persona humana, derechos sociales. Comisión Nacional de los Derechos Humanos, México, 1995, p; 22.

normas directivas o normas indefinidas o normas indirectas (vid. Cabanillas Gallas, 1977, p. 27).

En este sentido nos basaremos en los principios para entender la naturaleza del derecho y las acciones de la normalización de las actividades y actos de los individuos en cualquier campo del derecho entre los que tenemos diferencias **estructurales , funcionales, genéticas, aplicativas, tuitivas, de validez, justificativas, vinculativas y exegeticas.**

MARCO LEGAL

Constitución Política del Estado

Declaración Universal de los Derechos Humanos

Código Penal

Código De Transito (Decreto Ley No, 10135. 16 de Febrero de 1973)

Reglamento del Código de Transito.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Considerando que la magnanimidad de la ley sobre el consumo de bebidas alcohólicas en nuestra sociedad demuestra un grado de irresponsabilidad hacia la colectividad, la familia y las personas, afectándose el desarrollo humano de nuestro país e incrementando los problemas sociales, económicos y psicológicos de una sociedad, ya que el objetivo de una sociedad organizada es la convivencia pacífica entre los miembros de la comunidad que les permita desarrollar su vida y actividades cotidianas en condiciones estables y con plena seguridad. Es por eso que bajo este problema surgió las siguientes interrogantes:

¿La falta de sanciones drásticas contenidas en la legislación nacional que sancione el consumo excesivo de bebidas alcohólicas de conductores de vehículos y transeúntes, unida al accionar benévolo de las autoridades de nuestro país produce daños irreparables en el ser humano, la sociedad, y la buena convivencia de nuestros semejantes?

¿Las actividades cotidianas de nuestra sociedad se verían favorecidas si existirían parámetros de actuación y castigo hacia los infractores?

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Plantear una propuesta para implementar normas procedimentales al código de tránsito sobre el consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

DIAGNOSTICO

- Realizar un estudio sobre la teoría y evolución del consumo de bebidas alcohólicas y su incidencia negativa en las personas.
- Identificar a través de la investigación y estudio las contravenciones y delitos suscitados en un entorno social, como consecuencias del consumo de bebidas alcohólicas.
- Analizar la legislación nacional y la de otros países sobre el consumo de bebidas alcohólicas.

PRONOSTICO

- Describir la situación actual del consumo excesivo de bebidas alcohólicas, a través del estudio de estadísticas que permitan demostrar los efectos del alcohol y sus consecuencias negativas para la seguridad ciudadana.

SOLUCIÓN

- Proponer la regulación mediante normas procedimentales sobre el consumo excesivo de bebidas alcohólicas mediante la inserción de artículos y reglamentación en nuestras leyes.

ESTRATEGIA, METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Para la realización del presente trabajo, se siguieron los métodos de investigación que permitieron ir de lo general a lo particular y de lo particular a lo general, estableciendo las causas y consecuencias del fenómeno de estudio abstraído a través de la observación, análisis y descripción.

MÉTODO ANALÍTICO.

Este método nos permitió analizar y discernir el contenido, alcance, características de los derechos fundamentales y seguridad jurídica referente al consumo de bebidas alcohólicas y sus consecuencias.

MÉTODO HISTÓRICO CRÍTICO.

Nos permitió hacer una aproximación retrospectiva en la implementación de normas al código de tránsito sobre el consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.

MÉTODO EXEGÉTICO.

Mediante este método se logro realizar un criterio amplio de los resultados obtenidos en el proceso de las investigaciones del presente trabajo de monografía.

MÉTODO DESCRIPTIVO.

Este método fue empleado en la elaboración del trabajo de monografía, en virtud de que el mismo consistió en la observación del objeto de estudio, posteriormente a su descripción, para la formación de una idea cabal de las características del objeto de estudio.

TIPO DE ESTUDIO

La presente investigación se realizo aplicando la investigación exploratoria que consistió en detectar la existencia de un problema que esta relacionado con la falta de normas procedimentales al Código de Tránsito en lo que se refiere al Consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes y las consecuencias que ellas producen

CAPITULO I

TEORÍA Y EVOLUCIÓN DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS, SU CONSUMO Y SU INCIDENCIA NEGATIVA EN LAS PERSONAS

1.1. MARCO INSTITUCIONAL

De acuerdo a la Resolución del Honorable Consejo Facultativo No. 0645/2007 de la carrera de Derecho de la Universidad Mayor de San Andrés y en cumplimiento al Convenio Interinstitucional, firmado en fecha 21 de junio de 2006, entre la Honorable Cámara de Diputados y la Carrera de Derecho y de acuerdo al memorando de designación de fecha 23 de abril de 2007, además de los reglamentos y estatutos de Trabajo Dirigido, se resolvió la aprobación de realizar Trabajo Dirigido en la Comisión de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados, a cargo del Diputado Gabriel Flores. Comisión encargada de regular el Régimen Interior, Policía Nacional y la lucha contra el Narcotráfico.

Ante la Comisión de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados llegaron denuncias, peticiones y requerimientos para que mediante esta instancia se proceda al análisis de una propuesta de modificación al Decreto ley 10135 Código de Tránsito.

El código de tránsito se promulgó mediante Decreto Ley No. 10135 de 16 de febrero de 1973 y mediante Resolución Suprema No. 18744 de 8 de junio de 1978 se aprobó su reglamento, por lo cual se encuentra vigente desde hace muchos años, estableciendo la necesidad técnica y legal de su adecuación y modernización en el marco de la realidad nacional, la doctrina y la legislación comparada. Por este objeto, los Diputados que conforman la Comisión de Gobierno de la Honorable Cámara de Diputados observaron los proyectos de ley presentados los cuales proponen la modificación o adecuación de sus diferentes artículos:

En junio de 2007 el Diputado Bernardo Montenegro Virreira presentó a través de una Minuta de Comunicación un proyecto de ley 905/2007 a la comisión de gobierno, para la modificación a los Arts. 96, 140, 142, 144, 146, 147, 60, 161, 161, 163 y 200 del Código de Tránsito vigente.

Posteriormente se realizo un informe de dicho proyecto conjuntamente con un cuadro comparativo entre el Código de Transito y el proyecto de ley presentado.

En agosto de 2007 El Diputado Enrique Marín Vargas presento, a través de una minuta de comunicación un Proyecto de Ley 110/2007 para la modificación a los artículo 100, del Código de Tránsito y Artículos 216 y 312 de su reglamento. Se realizo el correspondiente informe conjuntamente con un cuadro comparativo en el que se hacia referencia al código de Tránsito y su reglamento con el proyecto presentado. Todo esto paso a ser analizado y revisado en sesión por los Diputados que conformaron la Comisión de Gobierno.

Estos dos proyectos fueron analizados en una en una sesión con los Diputados de la comisión de Gobierno conjuntamente con los Diputados proyectistas Bernardo Montenegro Virreira y Enrique Marín Vargas los cuales expusieron sus motivos para la modificación del código de Tránsito.

En septiembre del 2007 se presento a la Comisión de Gobierno, un Anteproyecto de Ley denominado “Ley de Transito y Seguridad Vial”, por una Comisión Técnica, presidida por el Viceministerio de Justicia, a través de la Dirección General de Desarrollo Normativo y oficiales de la Policía Nacional, que tuvieron a su cargo el análisis de la legislación vigente. La analizaron en diferentes seminarios talleres, con la participación de diferentes sectores realizando los aportes y recomendaciones tendentes a modificar, complementar y consiguientemente, remozar el ordenamiento actual. El Anteproyecto de Ley esta dividido en siete títulos, veintidós capítulos, con ciento cincuenta y ocho artículos y disposiciones adicionales, abrogatorias, transitorias y finales.

En fecha 7 de octubre de 2007 se llevo a cabo la exposición del citado Anteproyecto de Ley denominado “Ley de Transito y Seguridad Vial” ante los diputados de la Comisión de gobierno con la asistencia de miembros de la Policía Nacional.

1.1.1. Contenido del anteproyecto “Ley de Tránsito y Seguridad vial”

El anteproyecto de ley, en la parte dispositiva de su texto normativo establece el ámbito de competencia y la clasificación de las vías publicas, las normas de circulación y el seguro

obligatorio contra accidentes, las inspecciones técnico mecánicas, el servicio de transporte publico, los limites relativos a la velocidad, la obligación de los conductores, pasajeros y peatones, los requisitos para la prestación de servicios en calidad de conductores y auxiliares, la educación vial con carácter obligatorio; la licencia para conducir y el registro de vehículos, las placas de circulación, las infracciones y sanciones de transito, los embargos y secuestros

Actualmente la Comisión de Gobierno esta analizado este anteproyecto ya que considera de suma importancia la modificación y actualización del Decreto Ley No. 10135 Código de Tránsito.

Por todo esto y viendo que la seguridad ciudadana supone la implementación de una política pública que asegure a la población el uso efectivo de sus derechos. Lo cual implica que el Estado debe procurar que el uso de los derechos de unos no afecte gravemente a los derechos de otras personas; es decir que es deber del Estado, promulgar y legislar reglas y normas que rijan la normal convivencia y circulación en lo que a tránsito se refiere ya que la seguridad de los ciudadanos no solo esta en la regulación y castigo de los actos de violencia que rige las leyes a lo largo de la historia de la humanidad, mas por el contrario esta situación requiere según la época y las consecuencias de regulación, adecuarse a los comportamientos de cada individuo hacia una sociedad colectiva para determinar normas colectivas y su ordenamiento a través de preceptos, que se recopilan en leyes que conforman el ordenamiento jurídico de una determinada actitud dentro de una sociedad.

Como podemos ver el tráfico en nuestro país y particularmente en la ciudad de La Paz, es un caos porque no se necesita observar demasiado para darse cuenta de esta verdad; los conductores, peatones y pasajeros somos ajenos en lo que a educación vial y derechos de circulación se refiere. Estamos acostumbrados a no respetar las normas de transito, este acontecimiento es “el pan de cada día” y nadie hace valer su autoridad para poner orden.

Asimismo, el consumo de bebidas alcohólicas es un tema muy puntual en el desarrollo de una sociedad, la cual marca distintos niveles de impulso y actitudes del ser humano, como también es la causante del deterioro de la misma con respecto a la calidad de vida de las personas hacia la responsabilidad civil ante una sociedad interrelacionada comunitariamente, es decir que cada

persona esta comunicada con su entorno mediante actitudes y actividades y porque además el Consumo de alcohol en grandes cantidades y pequeñas cantidades en la conducción no es un hecho que desconozca nadie, y a ninguna persona le asombra; empero este, por el movimiento de circulación y el crecimiento del parque automotor y la población se ha constituido en un “delito de peligro”, es por eso y en bien de una convivencia social segura, me pareció importante hacer una monografía sobre una propuesta para implementar Normas Procedimentales al Código de Tránsito relacionado al exceso del consumo de Bebidas Alcohólicas por conductores y transeúntes con hechos de tránsito puesto que el alcohol no solo daña a la persona, mas por el contrario esta demostrado que el daño es mayor a la sociedad.

1.3. MARCO TEÓRICO DEL DESARROLLO DE LA MONOGRAFÍA

1.2.1. Antecedentes sobre el automóvil y su desenvolvimiento en el mundo.

El automovilismo es uno de los elementos fundamentales de este tema de investigación. Por ello, en estas primeras páginas se presenta un resumen de la evolución del automóvil y de todas las actividades ligadas a este fenómeno actual. Para ello, se parte de la consideración de que entre los innumerables inventos que transformaron la vida del hombre moderno, el del automóvil es sin duda uno de los más prodigiosos. Durante milenios, los medios de transporte de cualquier especie fueron arrastrados por hombres y animales entre ellos caballos y bueyes, ya que hasta el siglo XIX no se conoció otro sistema de tracción. Lo que empuja al hombre a buscar un nuevo medio de transporte que lograra moverse por otros impulsos que no fuesen la fuerza humana o la de un animal. Es así que el avance científico y tecnológico permite al hombre realizar uno de sus sueños más inverosímiles, que fue el de lograr la fabricación de un mecanismo el cual pueda poner en marcha aquella maquina que ellos mismos denominaron “Automóvil” palabra proveniente de dos lenguas: la primera del griego Autus y la del latín Mobilis”

Saltando los antecedentes más lejanos, se observa que “el año 1447, en las calles de Alemania, se exhibió el primer coche que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranajes, ejemplar que fue imitado por otros inventores de la época”. La producción fue paralizada hasta el año 1680 en Inglaterra donde aparece un coche de cuatro ruedas movido por un escape de

vapor creación de Newton. Los inventos de nuevas maquinas no cesaron de producirse desde entonces, sobre todo en los países de Francia e Inglaterra, los cuales se dedicaron íntegramente a la fabricación y exploración de ese campo confiando sus avances a una sociedad constituida y preocupada por ese solo efecto.

Fue hasta entonces que se utilizó el vapor como fuerza motriz, en la circulación de vehículos, ya que la transformación artesanal de los automóviles fue tan asombrosa y mas aun su vertiginoso progreso que el gran cambio hacía el auto moderno se produce al finalizar la Primera Guerra Mundial, con la adopción universal del motor a gasolina, siendo Henry Ford en el año 1903 quien crea un motor de ese tipo que llevaba su nombre (Ford Motor Co) mismo que en el año 1913 planteó la construcción del famoso modelo “Ford T” del que se realizaron 15 millones de ejemplares.

Es así que una vez constituido el automóvil este llegó a ocupar un lugar muy importante en el mundo, no solo como medio de transporte sino también como una necesidad. Este invento tan admirable del ingenio humano y la consolidación de ese sueño traería consigo muchas ventajas y desventajas además de consecuencias lamentables y hasta fatales, por la imprudencia de quienes están al mando de esos medios de transportes, imprudencias que la sociedad en general tiene que soportarlas.

Actualmente, más de cien millones de autos circulan por los diferentes caminos del mundo, y esa cantidad esta destinada a aumentar cada vez mas, siendo la movilidad ya no un lujo sino un elemento indispensable de trabajo con el cual se puede contar en toda circunstancia. Sin embargo, no podemos cerrar los ojos a los innumerables accidentes que sobre todo se producen por la imprudencia e irresponsabilidad de los conductores, donde las estadísticas nos demuestran que una gran cantidad de accidentes se deben a imprudentes bebedores al mando de vehículos que ocasionan un sin número de accidentes, transgrediendo así normas establecidas por el transporte automotor.

1.2.2. Primer accidente de Tránsito

En el año 1865 en Inglaterra se produjo el primer accidente automovilístico protagonizado por el novedoso ferrocarril con un motor que se accionaba a vapor, accidente que arrojó por

resultado varias víctimas, motivo suficiente para que el parlamento Inglés creara una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil a vapor, pues les prohibía llevar una velocidad superior a los seis Kilómetros y medio por hora y además debían ir precedidos de un guía a pie, con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Pero esta ley fue abolida en el año 1896 por los reclamos de los fabricantes ingleses que veían con recelo los avances que se realizaba al automóvil en Francia.

El año de 1951, se alcanzó el primer millón de muertos en siniestros vehiculares solamente en los Estados Unidos. A esta cifra elevada habría de sumarse la de diez millones de heridos graves con lesiones incapacitantes. Debido a este alto índice de accidentes, Desde muchos años se ha denunciado y luchado contra esta epidemia mortífera, pero poco se ha progresado en su prevención y erradicación.

1.2.4. Antecedentes históricos del alcohol

El comienzo del alcohol lo podemos cifrar en el quinto milenio a. J.C. Ya se sabe por pinturas rupestres que se recogía miel y se la almacenaba. Por tanto en un momento determinado esta miel fermentó y alguien la probó y le gustó. Suponemos que la miel fermentada resultaría más agradable al paladar si se le añadía agua.

En la Biblia, las menciones al alcohol son abundantes. Tres mil años a. J.C. primero los griegos y después los Romanos, ya conocían el cultivo y recolección de la vid.

En el Código Hammurabi, se habla de las bebidas embriagantes, de las tabernas y de lo que ocurre en su interior. Los propietarios y vendedores eran mujeres. Los árabes en el año 800d.de J.C. descubren la destilación del vino y obtienen bebidas de más alto contenido en alcohol. Recordemos que las palabras alambique y alcohol son de origen árabe.

En el siglo XIV el alcohol es una sustancia importante, se usaba como disolvente en la preparación de perfumes, es un medicamento, tiene un uso religioso y produce dinero. Desde el momento en que se descubre los destilados y su capacidad de ser trasladados de un lugar a otro, a diferentes temperaturas, con abundantes trasiegos, el alcohol se encuentra en cualquier sitio y es accesible a toda la sociedad, comenzando su comercialización.

Cuando Colón llegó a América, en su tercer viaje, en 1498 le ofrecieron para beber chicha, que es una cerveza de maíz.

Hasta el año 1857 no se descubre la fermentación, fue Pasteur quien descubrió los microorganismos. En 1918 se prohíbe en EEUU el consumo y la venta de alcohol con más de un 0'5% de alcohol. Esta ley fue denegada en 1933.

En el siglo XIX se produce un incremento notable del consumo de alcohol debido a la mejora en la comercialización y a la revolución industrial.

El alcohol, conocido también como alcohol etílico o etanol, es un ingrediente esencial y embriagador de las bebidas alcohólicas y debido a su composición, este afecta de forma instantánea a todos los órganos del cuerpo humano.

1.2.4. Orígenes del alcohol y los diferentes tipos de bebidas alcohólicas

La fabricación y consumo de bebidas alcohólicas se remonta a las primeras etapas de la humanidad. Es probable que determinadas experiencias, relacionadas con la fabricación y utilización de recipientes, la fermentación natural de la miel o de otros azúcares, condujera a los seres humanos a interesarse por los procesos fermentativos (Rosenstingl. 1978)

Algunos autores sitúan la obtención del alcohol, en el mundo cristiano, en Salerno (Italia) hacia el 1100 (Taton, 1988a). Una vez conocido, su fabricación se perfeccionó en breve tiempo y el alcohol se convirtió en un importante disolvente y bebedizo en farmacia como sustancia medicinal. La fermentación alcohólica fue estudiada por Louis Pasteur (1822-1895) y desde entonces sabemos que un microorganismo - un hongo-, la levadura, es el que inicia y produce la compleja cadena de fenómenos físico-químicos que reciben el nombre de fermentación por el que se produce finalmente alcohol etílico a partir de azúcares (Taton, 01988)

Aunque los chinos probablemente ya habían destilado alcohol a partir del vino en el siglo IV d. C., este proceso no se conoció en Occidente hasta varios siglos después (Brock, 1998).

Los efectos tóxicos del alcohol mantienen relación con las concentraciones de la sustancia en la sangre. Cuando las concentraciones alcanzan los 30 mg/100 ml. pocos son los efectos que se observan en las personas que no han desarrollado aún tolerancia al etanol. A los 50 mg/100 ml. las respuestas y reacciones se lentifican y los procesos mentales integrativos comienzan a alterarse. A una concentración de entre 100-150 mg/100 ml. la mayor parte de las personas muestran signos evidentes de intoxicación. Si la ingestión continúa, las funciones físicas y cognitivas se alteran, pudiendo llegar al deceso tras el estado de coma.

"La dependencia que el consumo de alcohol produce, es tanto de psíquica como física, la cuales tienen relación con los diferentes patrones de consumo que van desde la Ingestión regular y diaria de grandes cantidades de alcohol, hasta largos intervalos de sobriedad mezclados con periodos de embriaguez cotidiana".

En ambos casos, el sujeto tiende a incrementar paulatinamente la cantidad ingerida, y pese a sus esfuerzos de voluntad es incapaz de controlar la ingestión, empleando cada vez más tiempo en actividades relacionadas con la dependencia, evidenciando así el deterioro de su vida laboral y familiar, al igual que tolerancia a la ingestión y complicaciones físicas.

El alcohol se obtiene de la fermentación y destilación de diversos granos, frutos y plantas, conocido también como alcohol etílico o etanol, es una droga de uso legal de consumo muy ampliamente difundido en el planeta es un ingrediente esencial de las bebidas alcohólicas. Como producto de uso medico el etanol es utilizado como antiséptico externo de baja potencia, por lo que no se encuentra clasificado por la Ley General de Salud como fármaco.

1.2.4.1. El vino

En el siglo XVII comienza la comercialización del vino. La historia del vino se remonta al viejo testamento (Génesis 9:20) cuando es mencionado por Noé. En Grecia antigua, el vino era tomado con agua (tomarlo sin mezclarlo era mal visto); Teocrito describe a los vinos como venerables cuando cumplían los 4 años de edad. Por aquel entonces era guardado en toneles, recipientes hechos en pieles de cabra y ánforas impermeabilizados con aceites y trapos engrasados; por lo que el aire estaba en contacto con el vino en todo momento. Los romanos

demonstraron mejor cuidado y otros recipientes. Aunque de todas formas no se llegó hasta la maduración completa del vino cuando se introdujo la botella con corcho.

El vino conservado en madera no alcanza la madurez hasta pasados los tres años; mantenido mayor tiempo no mejoraba pero podía deteriorarse. Los toneles eran mantenidos hasta 20 años hasta el final del siglo 18, momento en que fueron mejorados; pero el hábito fue abandonado y los connoisseurs encuentran en ello un tema para discusión.

Los Romanos plantaron viñedos en todos los lugares en que la uva soportó el clima (África del norte, España, Gaul, Inglaterra e Illyria). Los cultivos permanecieron para consumo local, en particular para la Sagrada Comunión, por lo que su cuidado pasó a ser preocupación de los eclesiásticos.

La reaparición del vino como bebida, y la de famosas bodegas, resultó invariablemente de los esfuerzos de monjes y monarcas distinguidos por su devoción a la iglesia.

Si bien las plantaciones más importantes son atribuidas a Carlomagno, no fue hasta el siglo 12 que las grandes plantaciones encontraron lugar y grandes mercados. Debido a las dificultades para transportar mercaderías de la época, la mayoría de los viñedos que subsistieron fueron aquellos que estaban a orillas de ríos importantes. Tal es el caso de los viñedos a orillas del Rin en Alemania, Garonne y Loire. Otros eran producidos en la zona controlada por Venecia de Grecia donde se producían variedades de Madera, hacia 1420.

1.2.4.2. La cerveza

La cerveza es una bebida alcohólica muy antigua, desarrollada por los pueblos de los imperios mesopotámicos y por los egipcios, resultado de fermentar los cereales germinados en agua, en presencia de levadura. Aunque existen en el mercado cervezas de trigo, mijo y arroz, la más habitual es la obtenida a partir de la fermentación de la cebada. Una vez embebida de agua, la cebada se deja germinar a fin de que el almidón se convierta en azúcar soluble. Una vez conseguido este proceso, se seca y se tuesta más o menos, según se quiera obtener una cerveza pálida, dorada o negra. Para conseguir ese paladar amargo que caracteriza a la cerveza, se le añade lúpulo o, más exactamente, su flor, un cono de pétalos dorados que contiene resinas y

aceites aromáticos. Para conseguir la mezcla de ambos sabores, se añade el lúpulo durante el proceso de ebullición de la cerveza, en las tinas de cobre, al tiempo que también se adiciona el azúcar. Sin la presencia del lúpulo, la masa en ebullición o Wort podría utilizarse para la destilación de whisky. Si la cerveza tiene mucho gas carbónico, ya sea natural o añadido, se denomina “Lager”. La “Stout” es oscura y densa, algo dulzona, característica de Irlanda e Inglaterra. La “Bock” es densa y guarda algo de aroma de las levaduras. La cerveza clara es una clase inglesa, suave, endulzada y con intenso sabor a lúpulo.

Según la mitología egipcia, fue Osiris, dios de la agricultura, quien enseñó a la humanidad el arte de fabricar cerveza. La cerveza egipcia se producía enterrando cebada en recipientes de germinación; la papilla de malta fermentaba por la acción de levaduras salvajes. El uso del lúpulo se cree que procede del siglo VII a.C. La fabricación de cerveza estaba extendida por el norte de Europa ya a comienzos de la era cristiana, y hoy casi todos los países industrializados de Asia y América tienen industrias cerveceras, que suelen producir cervezas tipo lager de calidad media o baja. Los principales países productores de cerveza en la actualidad son Estados Unidos, Alemania, Rusia, Reino Unido, Japón y México.

Desde 1945 la industria cervecera ha logrado un gran desarrollo; entre 1945 y 1965 se duplicó la producción mundial.

1.2.4.3. Brandy y Coñac

El brandy, también conocido mundialmente como Cognac es la bebida destilada obtenida a partir del fermento de vinos, jugo de uvas u otras frutas. Esta bebida, como todas las bebidas destiladas, es de alta graduación alcohólica que, para el caso de 42°, aportan 290 kcal por cada 100 ml tomados.

Según sea el brandy producido a partir de vino o frutas, es la etiqueta que el mismo recibe. El coñac, versión más conocida del brandy, es elaborado a partir de uvas de la región de Francia que tiene ese mismo nombre. Con el propósito de etiquetar sus producciones de alcohol, idénticamente como ocurría en ese país con los vinos y su Appellations d’Origine, los Cognacs solo podían llevar ese nombre en la etiqueta si eran producidos en la región lindera al pueblo de Cognac en el oeste de Francia.

La bebida original se remonta a Italia en el siglo X, cuando se preparaba una bebida llamada *acqua di vite* (agua de vida) o *arzente*. De Italia fue llevada por comerciantes a Francia, país donde comenzaron a producirla como *eau-de-vie* (pocas veces se respetó tanto una traducción tan literal), y tras la influencia francesa sobre Moros, por los Moros a España. Para este momento, ya habrían transcurrido 4 siglos, y entonces sí, el brandy o coñac sería una bebida producida y consumida en toda Europa.

1.2.4.4. Whisky

No existe registro preciso de cuando se destiló whisky por primera vez en Escocia o Irlanda. La reseña escrita más antigua que se ha encontrado data de 1494 en la cual se indicaba la proporción de “Ocho bollos de malta para el Sr. John Cor destinados a producir *aquavitae*”. Sin embargo, debió haber conocimiento previo de la producción de la bebida ya que el alquimista árabe *Albukassen* describía el proceso de destilación en sus escrituras del siglo X.

El término utilizado para describir la destilación fue del Latín que decía *aquavitae*, en inglés “*water of life*”. Los Escoceses y los Irlandeses tradujeron literalmente el término al vocabulario Celta como *uisgebeatha*, el cual fue abreviado con el uso a *whisky*.

En los inicios, todos los montañeses producían su propia destilación, siendo sus resultados *whiskies* ásperos y duros, que solamente los *Caledonios* sabían apreciar. La destilación comercial para exportación data de 1814 cuando se impusieron impuestos internos y se prohibieron las destilerías de menor capacidad a los 500 galones. El consumo era muy localista tanto para Escoceses como para Irlandeses.

El principal contribuyente a la popularidad del whisky fue Robert Stein, quién inventó una columna de destilación de funcionamiento continuo. En 1832 este invento fue patentado por *Aeneas Coffey* con algunas mejoras. Esas mejoras permitieron la destilación continua con calidades más finas y suaves de las que se producían hasta entonces. Todavía hoy, las columnas son conocidas como fueron patentadas o como columnas *Coffey*, y son las que caracterizan a todos los *Whiskies* Escoceses (*Scotch*) por su sabor suave, con cuerpo y con cierto ahumado en la malta.

1.2.5. Teoría del consumo del alcohol

El consumo de alcohol tiene múltiples orígenes que se pueden ubicar en ciertas condiciones ambientales propiciatorias y en las características individuales de la personalidad y de la patología de los sujetos que lo consumen. Entre las diversas causas, una se relaciona con la actitud y el concepto subjetivo que se tienen sobre el consumo y el abuso de bebidas alcohólicas. Aquí se reseña un estudio cuyo objetivo fue establecer si las relaciones entre las expectativas y la evaluación subjetiva del alcohol varían en función de las diferencias individuales en la autodeterminación. Desde la perspectiva de la teoría de la autodeterminación, estudios previos en estudiantes universitarios encuentran que los individuos más controlados son quienes presentan mayores niveles de consumo de alcohol, mayores consecuencias negativas y mayor ingesta por razones extrínsecas. Esta teoría sugiere además que los individuos desarrollan una orientación general motivacional hacia la autonomía y el control. La autonomía se vincula con el desarrollo personal y se asocia al involucramiento en conductas claramente consistentes, que incluyen un interés intrínseco y propósitos bien integrados. La orientación a la autonomía se relaciona positivamente con la autoconciencia, el desarrollo del ego, el interés y la autoestima. La orientación controlada, por otra parte, está vinculada con conductas internas del ser humano “deber se” y con regulaciones conductuales externas, como verse envuelto en comportamientos que buscan obtener alguna recompensa o bien buscan evitar alguna consecuencia adversa.

Las expectativas y las evaluaciones subjetivas se han asociado con el consumo de alcohol. Desde el punto de vista de las expectativas (concepto que se refiere a las creencias -positivas o negativas- que manifiestan las personas acerca de los efectos del consumo de alcohol), se asume de manera implícita que quienes creen que el alcohol tendrá efectos positivos o quienes evalúan más favorablemente los efectos del alcohol tienden a consumirlo más. El alcohol también sirve como un mecanismo externo para obtener resultados positivos, como sería reducir la tensión o aumentar la sexualidad. De acuerdo con los resultados de estudios llevados a cabo con hombres y mujeres, se ha observado que esta tendencia es mayor entre los hombres, ya que en ellos el consumo es más importante para autodefinir su identidad. La mayoría de los efectos del alcohol (por ejemplo, sentirse poderoso, sin miedo, sociable, agresivo o sexual) son cualidades que típicamente se esperan más de los hombres que de las mujeres. Respecto a las diferencias de

género en la autodeterminación, en estudios previos se ha encontrado que las mujeres son más autónomas y menos controladas que los hombres.

Las expectativas hacia el alcohol, la valoración subjetiva de sus efectos y la autodeterminación se evaluaron mediante un autor reporté en que participaron 560 personas, (347 mujeres y 213 hombres), en la Northwestern University. El promedio de edad fue de 19 años. Se utilizó un cuestionario que incluía las siguientes escalas para valorar las expectativas y la evaluación subjetiva de los efectos del alcohol: a) Subescalas de autonomía y orientación controlada (Escala de Orientación General Causal) y b) Escalas del CEOA (Comprehensive Effects of Alcohol Scales).

Asimismo, se incluyó información sobre el consumo de alcohol y las consecuencias negativas asociadas con dicho consumo. El análisis de regresión jerárquica múltiple fue la principal estrategia de análisis y se obtuvieron los siguientes resultados: se confirmó la primera hipótesis, ya que la autonomía se asoció negativamente con el consumo de alcohol y con las consecuencias negativas.

1.2.6. El alcoholismo y sus consecuencias

El alcoholismo puede matar en muchas maneras diferentes y reduce la esperanza de vida de 10 a 12 años. Entre más temprano una persona empieza a beber grandes cantidades de alcohol en gran medida, mayores serán sus perspectivas de desarrollar enfermedades graves más adelante.

1.2.7. La sobredosis

El alcohol es una droga y personas pueden morir con la sobredosis. Esto es un peligro específico para los adolescentes que pueden querer impresionar a sus amigos con su capacidad para beber alcohol pero que todavía no pueden medir los efectos.

El alcoholismo es una enfermedad crónica, progresiva y a menudo mortal; es un trastorno primario y no un síntoma de otras enfermedades o problemas emocionales. La OMS define el alcoholismo como la ingestión diaria de alcohol superior a 50 gramos en la mujer y 70 gramos en el hombre (una copa de licor o un combinado tiene aproximadamente 40 gramos de alcohol,

un cuarto de litro de vino 30 gramos y un cuarto de litro de cerveza 15 gramos). El alcoholismo parece ser producido por la combinación de diversos factores fisiológicos, psicológicos y genéticos. Se caracteriza por una dependencia emocional y a veces orgánica del alcohol, y produce un daño cerebral progresivo y finalmente la muerte.

El alcoholismo afecta más a los varones adultos, pero está aumentando su incidencia entre las mujeres y los jóvenes. El consumo y los problemas derivados del alcohol están aumentando en todo Occidente desde 1980, incluyendo Estados Unidos, la Unión Europea y los antiguos países del este, así como en los países en vías de desarrollo.

El alcoholismo, a diferencia del simple consumo excesivo o irresponsable de alcohol, ha sido considerado en el pasado un síntoma de estrés social o psicológico, o un comportamiento aprendido e inadaptado. El alcoholismo ha pasado a ser definido recientemente, y quizá de forma más acertada, como una enfermedad compleja en sí, con todas sus consecuencias. Se desarrolla a lo largo de años. Los primeros síntomas, muy sutiles, incluyen la preocupación por la disponibilidad de alcohol, lo que influye poderosamente en la elección por parte del enfermo de sus amistades o actividades.

La química del alcohol le permite afectar a casi todo tipo de célula en el cuerpo, incluyendo aquellas en el sistema nervioso central. En el cerebro, el alcohol interactúa con centros responsables del placer y de otras sensaciones deseables; después de una exposición prolongada al alcohol, el cerebro se adapta a los cambios que produce el alcohol y se vuelve dependiente de él. Para las personas con alcoholismo, beber se convierte en el medio primario mediante el cual pueden tratar con personas, el trabajo y sus vidas. El alcohol domina sus pensamientos, emociones y acciones. La gravedad de esta enfermedad es influida por factores como la genética, la psicología, la cultura y el dolor físico.

1.2.8. Problemas Médicos

El alcoholismo puede dañar el cuerpo de tantas maneras, que es imposible tratar estos problemas plenamente en un informe corto. Lo siguiente son sólo algunos de los trastornos causados por el consumo crónico del alcohol:

1.2.8.1. El cáncer. El alcohol quizás no cause cáncer, pero probablemente puede realzar los efectos carcinogénicos de otras sustancias, como el humo de cigarrillos. Cerca de 75% de cánceres del esófago y 50% de cánceres de la boca, la garganta y la laringe se atribuyen al alcoholismo. El tabaquismo combinado con el beber realza los riesgos para todos estos cánceres extraordinariamente. El riesgo para el cáncer hepático aumenta en los alcohólicos y hasta el beber moderadamente -tres a nueve bebidas a la semana- puede aumentar las perspectivas del desarrollo del cáncer de mama en las mujeres.

1.2.8.2. Trastornos mentales y neurológicos. El uso habitual del alcohol deprime el sistema nervioso central, produciendo depresión clínica, confusión y, en los casos graves, psicosis y trastornos mentales. El alcohol también puede causar problemas neurológicos más leves, incluyendo insomnio y cefalea (dolores de cabeza) (especialmente después de beber vino rojo). Excepto en los casos graves, el daño neurológico no es permanente y la abstinencia casi siempre conduce a la recuperación de la función mental normal.

1.2.8.3. Problemas gastrointestinales (del tubo digestivo). El hígado en particular es puesto en peligro por el alcohol. Aquí, el alcohol se convierte en una sustancia aún más tóxica, que puede causar daño sustancial, incluyendo cirrosis. El daño hepático es más común y se desarrolla más rápidamente en las mujeres que en los hombres con historias similares del abuso de alcohol. Dentro del tracto gastrointestinal, el alcohol puede contribuir a la causa de úlceras y una grave infección del páncreas. En una escala menor, puede causar diarrea y hemorroides.

1.2.8.4. Trastornos de la piel, musculares y óseos. El alcoholismo severo se asocia con la osteoporosis, la emaciación de los músculos con hinchazones y dolor, las heridas de la piel y comezón. Además, parece que las mujeres dependientes del alcohol confrontan un mayor riesgo para el daño a los músculos, incluyendo músculos del corazón, por los efectos tóxicos del alcohol.

1.2.8.5 Problemas sexuales. El alcoholismo aumenta los niveles de la hormona femenina estrógeno y reduce los niveles de la hormona masculina testosterona, factores que contribuyen a la impotencia en los hombres.

1.2.8.6. Síndrome de dificultad respiratoria agudo. El síndrome de dificultad respiratoria agudo (AROS, acute respiratory distress syndrome) es a veces una forma mortal de la insuficiencia del pulmón que puede ser causada por varias afecciones médicas (incluyendo la cirugía del baipás del corazón y del pulmón, una infección severa, el trauma, las transfusiones de sangre, la neumonía y otras infecciones del pulmón). Un estudio reciente indica que los pacientes de terapia intensiva con unos antecedentes del abuso de alcohol tienen un riesgo significativamente mayor para el desarrollo de AROS durante la hospitalización.

1.2.8.7. Embarazo y desarrollo infantil. Hasta las cantidades moderadas de alcohol pueden tener efectos dañinos sobre el feto en desarrollo, incluyendo bajo peso al nacer y un mayor riesgo para el aborto espontáneo. Las cantidades altas pueden causar síndrome alcohólico fetal, que puede dar lugar al daño cerebral.

1.2.8.8. Efectos psicológicos sobre los niños. Casi siete millones de niños viven en hogares con al menos un padre alcohólico. El alcoholismo aumenta el riesgo para el comportamiento y el abuso violentos. Los niños de padres alcohólicos tienden responder peor que otros académicamente, tener una incidencia mayor de depresión, ansiedad y estrés y tener una autoestima inferior que otros niños. Los hogares alcohólicos son menos cohesivos, tienen más conflictos y sus miembros son menos independientes y expresivos que en los hogares no alcohólicos o con padres alcohólicos en recuperación. Además del riesgo hereditario para el alcoholismo posterior, Los efectos de un padre alcohólico sobre los niños pueden ser de toda la vida.

1.2.9. Concentración del alcohol en la sangre

El alcohol es una sustancia depresiva que disminuye el funcionamiento del sistema nervioso. Éste comienza a afectar al cuerpo rápidamente. El alcohol entra al torrente sanguíneo desde el estómago, en donde se absorbe una cantidad pequeña, en el intestino delgado, se absorbe la mayoría del alcohol y la sangre transporta el alcohol a todo el cuerpo.

En el hígado el alcohol se convierte en agua, dióxido de carbono y energía, a la razón de 1/2 % onza de alcohol puro por hora.

En el cerebro el proceso de razonamiento se disminuye conforme el alcohol afecta a las neuronas. Entre más alta sea la concentración del alcohol, mayor será el número de neuronas afectadas.

Los efectos duran hasta que, todo el alcohol haya sido procesado. Esto tarda aproximadamente una hora y media por 12 onzas de cerveza, 5 onzas de vino o 1 cóctel en una persona de 75 Kg.

1.2.10. Como actúa el alcohol en el cerebro

Las células del cerebro (neuronas), llamada neurotransmisión se comunican de la siguiente forma:

Diferentes partes del cerebro regulan distintas funciones. Las que se afectan con el consumo de bebidas alcohólicas son las regiones cerebrales que controlan el movimiento, pensamiento, el juicio, la memoria, y “la gratificación”, o el sentimiento de placer que viene posterior al hacer algo agradable (saborear un pedazo de pastel, recibir una felicitación, etc.).

Los científicos opinan que todas las drogas de abuso, como la cocaína, el alcohol, la nicotina, y la heroína, activan la senda de la gratificación cerebral, esta senda abarca el área ventral del tegmento (VTA), el núcleo accumbens, y la corteza prefrontal.

Las señales viajan a lo largo del circuito de la gratificación (y a través de otras áreas del cerebro) a lo largo de una red de neuronas, o células nerviosas, en forma de impulsos eléctricos —como se traslada la electricidad a través de una red de alambres.-- Éstas son las neuronas en el circuito de la gratificación cerebral (donde las drogas de abuso actúan), los impulsos seguirían el conducto de el axon de una neurona hasta el final de la terminal del axon, salta a la próxima neurona, y continúa a través de esa neurona, produciendo un “close up” de la hendidura entre dos neuronas, llamada sinapsis. El impulso de la misma manera que una corriente eléctrica no puede cruzar una abertura como electricidad, lo cruza mediante un mensaje químico por medio de “mensajeros” llamados neurotransmisores, que pasan a la membrana nerviosa de la siguiente neurona y descarga su contenido generando otro impulso eléctrico.

El alcohol se toma oralmente, como una bebida, y es rápidamente absorbido a través de las paredes del estómago dentro del torrente sanguíneo. Se desplaza a través del Cuerpo al cerebro

dónde actúa en muchas áreas diferentes. El beber alcohol por lo tanto causa una gama amplia de cambios en las funciones relacionadas con el cerebro. Generalmente se dice que tiene un efecto amortiguador o tranquilizante en la actividad cerebral, pero el beber alcohol causa decremento de atención, disminuye las inhibiciones, cambios de humor como euforia y reducción de la ansiedad, y somnolencia. Beber demasiado puede causar letargo, confusión, conversación torpe, pérdida del control motriz, amnesia, inconsciencia, falta de respiración, e incluso la muerte.

1.3. MARCO HISTÓRICO DEL DESARROLLO DE LA MONOGRAFÍA

1.3.1. Antecedentes de la conducción en estado de ebriedad en nuestro medio.

Muchos atribuyen al automóvil ser causante de los múltiples accidentes de tránsito, pero esta exageración no puede ser cierta ya que el automóvil ha sido creado para proporcionar una mayor facilidad en el trabajo, comodidad y recreación, y es el hombre que lo conduce y decide lo que hará diariamente con él; siendo el hombre enemigo de sí mismo al exponer su vida a cada instante por el mal uso que le da a ese invento del ingenio humano. Consecuentemente, es el hombre y no el vehículo el causante de los accidentes de tránsito que tanto preocupan a la humanidad.”

En la actividad de transporte, la actitud del conductor juega un papel muy importante, toda vez que se refiere al estado mental que influye sobre la conducta para bien o para mal, induce muchas veces a violaciones de las leyes y termina casi siempre en accidente. En nuestro país la aparición de los primeros vehículos data recién de la década de 1920. Es este tiempo que la circulación de los mismos era una novedad, lo cual se fue acelerando, ya en la década de 1930, época en la que se notó un incremento de vehículos y por consiguientemente la necesidad de reglamentar su circulación, debido a que comenzaron a producirse los accidentes de tránsito. El primero en el año 1935, donde el conductor se encontraba en estado de ebriedad, accidente que produjo resultados de una persona muerta y varios heridos.

No hay duda que las circunstancias han contribuido y dado lugar a los accidentes, por intoxicación alcohólica del conductor, factor determinante para la producción de hechos de

transito. En nuestro medio se tiene un patrón de consumo que puede ser definido como esporádico causal abusivo, significa que cualquier acontecimiento se convierte en oportunidad propicia para beber alcohol en cantidades que siempre llegan a la embriaguez parcial o total pasando este episodio existiría una abstinencia hasta que se presente una nueva ocasión.

1.3.1.1. Importancia del problema

El presente tema despertó el interés para su estudio debido a los numerosos accidentes de transito provocados por conductores en estado de ebriedad suscitándose día a día sin que se pueda poner freno a este exceso de irresponsabilidad; pues la ebriedad es el estado en que cae un sujeto que ha ingerido bebidas alcohólicas en cantidades que deforman sus reacciones nerviosas, y las consecuencias cuando se pone al mando de un vehículo motorizado pueden ser catastróficas.

López Muñiz nos plantea que el alcohol étílico es uno de los elementos que con mayor frecuencia interviene como factor esencial en la producción de accidentes de transito, en todos los países y en todas las esferas sociales. Se han realizado estudios profundos sobre este azote de la humanidad; la ingestión de bebidas alcohólicas, determinándose que el primer acto va a desencadenar en muerte y dolor para miles de familias que se ven afectadas por verdaderos dramas producidos por accidentes de transito en estado de ebriedad.

Los accidentes se han convertido en una de las principales causas de lesiones, incapacidad y muerte en los países en desarrollo sobre todo en las personas jóvenes y activas. En consecuencia, cada muerte por accidente de transito representa un promedio alto en la expectativa de la vida.

La situación en nuestro país se agudiza por el hecho de que no se han realizado progresos en la legislación con respecto a tránsito.

1.4. MARCO CONCEPTUAL DEL DESARROLLO DE LA MONOGRAFÍA

El marco conceptual en el presente trabajo es la combinación de conceptos, definiciones y otras apreciaciones que están relacionados con la seguridad jurídica de temas de tránsito y los peatones, relacionados a las bebidas alcohólicas, que conjuncionados entre si, son descritos en este numeral.

Norma fundamental.- Precepto fundante de la validez y la unidad de todo un orden normativo; es condición esencial para que un conjunto de normas constituya un orden, un sistema, que todas ellas puedan ser referidas a una única *norma* que las fundamente, unifique y coordine en sus respectivos ámbitos de validez (J.C. Smith).³

Procedimiento. Normas reguladoras para la actuación ante los organismos jurisdiccionales, sean civiles, laborales, penales, contencioso-administrativos, etc.⁴

Código. Cuerpo de leyes dispuestas según un plan metódico y sistemático.⁵

Tránsito. Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Circulación de calles o caminos.⁶

Accidente. Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas o del que resultare un daño para las personas (Diccionario jurídico de Osorio). Desde un punto de vista semántico, el término «accidente» (sinónimo de contingencia, evento, emergencia, suceso, percance), viene a significar cualquier hecho que causa un trastorno en la marcha normal o lesiones o daños en las personas o cosas.

Accidente de Tránsito. Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello de peatones.

³ **OSSORIO** Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 802. Editorial Heliasta 2003

⁴ **IDEM.** Pág. 649

⁵ **OSSORIO** Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 187 Editorial Heliasta 2003

⁶ **OSSORIO** Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 988 Editorial Heliasta 2003

Alcohol Absoluto: Alcohol exento de agua.

Alcohol Desnaturalizado: El no apropiado para el consumo humano por contener sustancias tóxicas.

Alcohol metílico: De carácter tóxico, hace que su presencia en las bebidas alcohólica, sea nocivo.

Alcohol Rectificado: Es el alcohol al cual se le ha extraído los alcoholes superiores, por nueva destilación.

Alcohólico: Persona con dependencia psíquica física al alcohol. Sujeto que habiendo empezado a beber, le es imposible dejar de hacerlo hasta intoxicarse.

Alcoholismo: Intoxicación aguda o crónica por el alcohol etílico.

Alcaloide: Sustancias constituyentes de las plantas, nitrogenadas, básicas y de acción farmacológica o formando sales. Ej.: nicotina, cicutina, quinina, morfina, papaverina, atropina, cocaína. Etc.

Ebriedad.- (embriaguez) Estado producido por la excesiva ingestión de bebidas alcohólicas. Adquiere relevancia jurídica en el juzgamiento de actos delictuosos cometidos en ese estado.⁷

Embriaguez (Art. 97 del Código de tránsito). Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez o cuando las condiciones de salud físico-mentales no permitan la normal y segura conducción.

Alcoholemia.- Forma de determinar la cantidad exacta de alcohol que una persona ha ingerido.

Alcoholímetro.- Método que mide el volumen de alcohol en la sangre.

⁷ **OSSORIO** Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Pág. 369 Editorial Heliasta 2003

Conductor.- Quien conduce, en sus diversas acepciones. Quien guía un vehículo, con las obligaciones y responsabilidades en el intenso y peligroso tránsito moderno.

Conductor (Art. 84 del Código de Tránsito).- Es la persona que conduce o tiene el control de un vehículo.

Clasificación de conductores (Art.88 del Código de tránsito).- Según la clase de vehículo que conducen, los conductores se clasifican: Ciclistas, Motociclistas, Conductor particular, Chofer profesional y Motorista.

Transeúnte. Que transita o pasa por un lugar. Que esta de paso, que no reside sino transitoriamente en un sitio.⁸

Peatón (Según el Art. 75 del código de tránsito).- Peatón es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.

Infracción. Trasgresión, violación o quebramiento de alguna ley, pacto o tratado (Escriche) Toda persona es responsable de las infracciones que cometa, y por tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados (Diccionario jurídico de Manuel Osorio).

Infracción (Art. 139 del Código de Tránsito).- llamada también trasgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o mas reglas de Tránsito.

Lesión. Se denomina al resultado de una acción que implique violencia, que ejercida sobre un individuo sin ánimo de matar causa una perturbación funcional u orgánica a la vida, al cuerpo la salud. Legalmente la acción se conceptúa homicida si hubo ánimo de matar.

⁸ **OCEANO** uno, Diccionario Enciclopédico Ilustrado Edición 1993.

Lesión Culposa: Aquella producida por imprevisión culpable, negligencia, impericia o imprudencia.

Lesión Dolosa: Aquella producida cuando existe ánimo de provocar daño grave.

Lesión Preterintencional: Aquella producida cuando existe ánimo de provocar daño, pero de magnitud leve.

1.5. MARCO JURIDICO POSITIVO VIGENTE Y APLICABLE

Para la realización de la presente monografía se tomo en cuenta las siguientes normas de la Legislación Boliviana:

1.5.1. Constitución Política del Estado

Artículo 7 Y 8.- Toda persona tiene como derechos fundamentales a la vida, la salud, la seguridad y a la seguridad social, así como sus Deberes Fundamentales las de acatar y cumplir la Constitución y las Leyes de la República y de resguardar y proteger los bienes e intereses de la colectividad.

1.5.2 Declaración Universal de los Derechos Humanos

Artículo 3 y 22.- Todo las personas como miembros de una sociedad tiene derecho a la vida, libertad, seguridad de su persona como también a una seguridad social y mediante el esfuerzo nacional, cooperación internacional conseguir a través del estado los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables para un libre desarrollo de la personalidad y así contribuir a una convivencias social.

1.5.3 Código Penal

Artículo 210.- El que al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años.

Artículo 261.- El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno a cinco años. En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años.

Artículo 262. Si en el caso dentro de lo que dice el artículo 261, el autor fugare del lugar deshecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionada con privación de libertad de uno a cuatro años.

La pena será de privación de libertad de seis meses a dos, cuando el conductor de otro vehículo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeran en lugar deshabitado.

1.5.4. Código de Tránsito (Decreto Ley No, 10135. 16 de Febrero de 1973)

Artículo 145.- El arresto es la privación de la libertad del infractor por el tiempo que determina el Reglamento.

Artículo 146.- La inhabilitación es la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conductor.

Artículo 147.- La multa es la sanción pecuniaria que se impone al infractor, la misma que será pagada previa extensión de la papeleta valorada.

Artículo 148.- La multa no es parte del resarcimiento de los daños causados, si no una sanción por la infracción de una norma legal.

Artículo 150.- Las infracciones de primer grado, sujetas a la sanción de arresto, no podrán compensarse pecuniariamente.

Artículo 154.- Son accidentes culposos cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no ha sido querido por el agente y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, órdenes o resoluciones.

1.5 .5. Reglamento del Código de Transito

Artículo 380.- Dentro de las infracciones de primer grado y sus sanciones encontramos en su **inciso 3)** que por conducir vehículo en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinantes la sanción será: por la primera vez con cuatrocientos pesos bolivianos (\$b. 400.-) de multa; por la segunda vez con inhabilitación por un año y por la tercera vez con suspensión definitiva.

Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionare accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas la sanción será de suspensión definitiva del conductor.

CAPITULO II

EL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS EN LA SOCIEDAD Y SUS CONTRAVENCIONES Y DELITOS COMO RESULTADO.

2.1 Consumo de bebidas alcohólicas en la sociedad

Después de haber realizado la investigación documental y científica del alcohol como parte del consumo humano a través de la historia y de la ciencia es necesario mantener rangos de normalización jurídica ya que no solo afecta al individuo en particular si no más bien afecta a la sociedad de manera abrumadora y degradante en varios aspectos los cuales derivan en problemas sociales, económicos y físicos para las personas.

Si bien el consumo de alcohol moderado es un elemento de la cultura de la humanidad y de transformaciones sociales y culturales llegamos a considerar que también es un problema de la sociedad y del desarrollo de la humanidad ya que este elemento es un potencial enemigo de la buena conducta y convivencia de las personas con sus semejantes. Por otra parte el consumo excesivo del alcohol termina en una enfermedad que posiblemente no se pueda determinar el la brecha entre un consumidor moderado y un consumidor enfermo de alcoholismo, este problema es necesario afrontarlo con todos los recursos posibles que nos otorga la sociedad y el estado para poder transmitir a nuestras generaciones mayor seguridad y mejor calidad de vida.

2.2. Causas del consumo de alcohol en las personas

La mayoría de lo jóvenes toman bebidas alcohólicas:

- Para sentirse bien y divertirse.
- Para descansar y olvidar el estrés.
- Para escapar.
- Porque les gusta el sabor de las bebidas alcohólicas.
- Para estar más a gusto en reuniones.
- Para ser parte del grupo.
- Para emborracharse.

2.3. Accidente y violencia

El alcohol juega una función mayor en más de la mitad de todas las muertes automovilísticas. Menos de dos bebidas pueden deteriorar la capacidad para conducir. El alcohol también aumenta el riesgo para las lesiones accidentales. Un estudio de pacientes en una sala de emergencias informó que 47% de las personas que fueron admitidas por lesiones probaron alcohol y 35% estaban intoxicadas. De las personas que estaban intoxicadas, 75% mostraron evidencia de alcoholismo crónico. Esta enfermedad es el diagnóstico primario en una cuarta parte de todas las personas que se suicidan.

2.4. Imprudencia de la persona

La imprudencia esta íntimamente vinculada con el Derecho Penal, porque divididos los delitos en doloso y culposo, la imprudencia constituye uno de los elementos característicos de estos últimos, incurriéndose en ella por acción o por omisión, si bien la omisión parece ajustarse mejor a la negligencia, que es otro de los elementos de culpa. En consecuencia, quien cometa un delito por imprudencia incurrirá en una responsabilidad penal y en la obligación de reparar un daño causado.

2.5. Omisión de socorro

El delito por omisión se configura por el hecho de abstenerse de realizar un acto para evitar un mal y el delito de comisión por omisión consiste en no ejecutar un acto que debió realizarse y que trae como consecuencia un mal que de otro modo se hubiera evitado.

2.6. Formas de la culpabilidad: dolo y culpa

La culpabilidad es la situación en que se encuentra una persona imputable y responsable a quién el juez declara merecedor de una pena. Es una relación de causalidad ética y psicológica entre un sujeto y su conducta. La culpabilidad tiene dos formas: el dolo y la culpa. La primera es intención, la segunda, negligencia. Ambas tienen por fundamento la voluntad del sujeto activo. Sin intención o sin negligencia no hay culpabilidad, y sin ésta, no hay delito, por ser aquella elemento de ésta. Para ejemplificar tenemos:

1. Matar a una persona con un disparo de arma de fuego.

2. Atropellar a un peatón y causarle la muerte
3. Un "knock out" mortal en el boxeo

En el primer caso se actúa con conocimiento y voluntad, esto es, con "intención", la conducta es dolosa. En el segundo caso, es imprudencia, la conducta es culposa. En el tercer caso la causa escapa al control del autor, la conducta se debe a un caso fortuito. Por eso la culpabilidad es una "situación". Aunque una persona mato a otro, no se puede considerar sus conductas iguales en los tres casos.

2.6.1 El dolo

Es la producción de un resultado típicamente antijurídico, con consciencia de que se quebranta el deber, con conocimiento de las circunstancias del hecho y el curso esencial de la relación de causalidad existente entre la manifestación humana y el cambio del mundo exterior, y con voluntad de realizar la acción y con representación del resultado que se quiere.

2.6.1.1 Teorías del dolo

2.6.1.1.1 Teoría de la voluntad.- Si el delincuente se propone, activa u omisivamente, un cambio en el mundo exterior, la esencia del dolo radicaría en la voluntad. Lo específicamente doloso, consistiría en la decisión voluntaria del sujeto activo (CARRARA, von HIPPEL).

2.6.1.1.2 Teoría de la representación La esencia del dolo no solo consiste en la voluntad del acto, sino sobre todo, en la "representación mental" del resultado que el sujeto activo se propone alcanzar y que no le hace desistir de su acción delictiva (von LIZST).

2.6.1.1.3 Teoría del asentimiento Lo importante no es la representación, mental del resultado, sino la conformidad que el sujeto activo presta a ese resultado. Se parece a la teoría de la voluntad, aunque más amplia (BELING).

2.6.1.2 Clases de dolo

2.6.1.2.1 Dolo directo. Es la concurrencia de la voluntad "querida" y la representación. Busca expresamente el resultado producido. Prevé como seguro la producción del resultado típico. Ej.,

el sujeto activo dispara un arma de fuego contra su compañero de trabajo, causándole la muerte, porque quería matarlo.

2.6.1.2.2. El dolo indirecto. (O dolo de consecuencias innecesarias o dolo directo en segundo grado) es aquel en que el sujeto activo desea el resultado pero no se representa las consecuencias dañosas que necesariamente podrían producirse sobre terceros. Ej., atentado a jefe de Estado en desfile.

2.6.1.2.3. El dolo inicial. Es el que existe hasta antes del acto. El *dolo concomitante* es aquel que existe luego del acto. Ej., saña sobre el moribundo. El *dolo sucesivo* es aquel que se da luego del resultado. Ej., descuartizar al cadáver.

El dolo en el código penal boliviano lo encontramos en el art. 14 (Actúa dolosamente el que realiza un hecho previsto en un tipo penal con conocimiento y voluntad. Para ello es suficiente que el autor considere seriamente posible su realización y acepte esta posibilidad". Sigue la Teoría de la Voluntad).

2.6.2. La culpa

Es la producción de un resultado típico y antijurídico, previsible y evitable, a consecuencia de haber desatendido un deber de cuidado que le era exigible. El CP boliviano sigue esta concepción normativa. Las características de la culpa son: la ausencia de dolo, y la infracción de un deber de cuidado.

2.6.2.1 Teoría clásica de la culpa

La escuela clásica (Carrara) dice que la culpa es la violación de las leyes del deber de prever. Es la teoría mas aceptada. La escuela positiva, dice que la culpa radica en la responsabilidad social del individuo. La teoría psicoanalítica dice que la culpa es el querer inconsciente. Ej. Una madre que aplastó a su bebé durante el sueño, inconscientemente quería matarlo.

2.6.2.2. Clases de culpa

2.6.2.2.1. La culpa consciente (O con representación) es aquél en que el resultado es previsto pero no deseado por el sujeto activo (En el dolo eventual el resultado es aceptado). Hay ligereza de que el tipo no se realizará. La culpa inconsciente (o sin representación) es aquella en que el resultado no ha sido previsto ni ha sido querido. Ej., sujeto que fuma en surtidor de gasolina, y, provoca un incendio.

2.6.2.2.2. Culpa por la intensidad, se distingue entre : la culpa lata que es aquella en que el resultado dañoso podría haberse previsto por cualquier persona, es decir por la generalidad de las personas ; la culpa leve que es aquella en que el resultado hubiera sido previsto por persona diligente. Y la culpa levísima es aquella en que el resultado hubiera sido prevista por persona diligentísima. Colinda con el caso fortuito.

La culpa en el Código Penal la encontramos en el art.15

Define el actuar culposo en sus dos formas de manifestación: culpa consciente e inconsciente, resaltando la violación del deber de cuidado en su carácter de núcleo fundamental del delito culposo. "Actúa culposamente quien no observa el cuidado a que está obligado conforme a las circunstancias y sus condiciones personales y, por ello: (1) No toma consciencia de que realiza el tipo penal. y (2) Tiene como posible la realización del tipo penal y, no obstante esta previsión, lo realiza en la confianza de que evitará el resultado" (CP, 15).

En el delito preterintencional no hay un vínculo psicológico. El C.P boliviano no castiga por el resultado del delito sino por la culpabilidad. Por excepción se sanciona, si el delito resulta en uno mas grave y si al menos hubiera obrado culposamente (C.P. Art. 13).

2.6.2.3. La culpabilidad es el límite de la responsabilidad.

El Art.15 establece una relación causal psicológica entre el autor y su acto, pero como en el delito preter - intencional no existe, se considera como excepción. Como no existe tal vínculo psicológico la doctrina moderna señala la culpabilidad como límite de la responsabilidad. No hay pena sin culpa (CP, 13) en consecuencia el límite de la pena no es el resultado, por eso los

delitos preterintencionales deben ser sancionados como expresivos de dolo y no solamente título de culpa.

2.7. Dolo eventual

Es la voluntad que acepta el resultado criminal representado en la mente del sujeto sólo como posible. Acepta como posible la realización del resultado típico. No busca expresamente el resultado. Ej., un taxista que conduce a alta velocidad admite la posibilidad de atropellar a alguien, y efectivamente lesiona a peatón. No persigue el resultado ni es segura su producción, pero es aceptado como posibilidad.

Es decir, el dolo eventual sucede cuando en el sujeto se representa la posibilidad de un resultado que no desea pero cuya producción ratifica en última instancia.

Sujeto activo o pasivo del delito puede serlo cualquiera y tratándose de un delito común son de aplicación las reglas generales en cuanto a participación. Desde el punto de vista subjetivo, el dolo ha de abarcar, aun como dolo eventual, el resultado tan solo merecería algún comentario: la inclusión del ensañamiento como circunstancia que puede propiciar el agravamiento de la pena. Si bien en la práctica de la doctrina argumenta a favor de su inclusión en el sentido de que el ensañamiento, como aumento deliberado e innecesario del sufrimiento del lesionado, da lugar a un incremento del riesgo o del resultado lesivo que ha de merecer un agravamiento de la pena, no deja de ser cierto que el ensañamiento así entendido podría parecer incluido, por cuanto implica la utilización de métodos o formas concretamente peligrosos para la vida o la salud física o psíquica del lesionado.

2.7.1 Dolo eventual en accidentes de Tránsito

El dolo eventual se venido aplicando en los accidentes de tránsito donde ocurre la muerte de por lo menos de una persona, específicamente la víctima del incidente automovilístico.

Según el jurista Jiménez de Asúa “hay dolo eventual cuando el sujeto se representa la posibilidad de un resultado que no desea pero cuya producción ratifica en última instancia” (Asúa citado en Mendoza, 1987: 217). En pro de comprender mejor la figura, se pone el siguiente ejemplo relevante con éste tipo de sucesos, expuesto por el jurista Manuel López Rey:

“Un automovilista desea llegar pronto a su destino y para ello aumenta excesivamente la velocidad pese a la gran probabilidad de atropellar a alguien, pero para él lo importante es llegar y el que se produzca dicha eventualidad no le importa. Esta se realiza” (López citado en Mendoza, 1987: 220).

2.8 Homicidio

Es la acción de matar a otro, siendo indiferente a como se produzca el resultado. Sujeto activo del delito de homicidio puede ser cualquiera, ya que estamos ante un delito común. El delito de homicidio ha ejercido una gran influencia en la historia del derecho Penal, debido a su relativa simplicidad y a su particular gravedad atentando contra un derecho fundamental de la persona reconocido en el artículo 15 de la Constitución Política del Estado.

2.8.1 Diferencia entre homicidio intencional y homicidio culposo

El supuesto fundamental para que se califique al homicidio como intencional, es que la persona haya tenido la intención de matar. Lo que quiere decir, que el individuo quiera o desee ocasionarle la muerte otro. Debe emerger de su pensamiento la idea de querer producir el homicidio, y efectivamente, materializar dicho suceso.

En cambio, el homicidio culposo es para los casos en los cuales la persona ocasione la muerte de otra, pero sin tener la intención de hacerlo. Es decir, que no ha querido ocasionar la muerte de nadie, pero por imprudencia, negligencia o impericia, le produce la muerte.

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

Por otra parte, la figura del homicidio intencional a título de dolo eventual, es una figura de imposible aplicación, ya que entre sus supuestos, es necesario el determinar que la persona se haya representado la posibilidad de un resultado que no desea (Asúa citado en Mendoza, 1987), pero, ¿Cómo puede saberse si la persona se lo representó o no?, se tendría que penetrar en el

pensamiento de dicha persona y apreciar si en realidad se representó la supuesta posibilidad o por el contrario, la desconoció.

Es de suma importancia aclarar el hecho de que cuando la persona no ha querido ocasionarle la muerte a otro, pero producto de su imprudencia, negligencia o impericia lo ha producido, estamos en presencia de un homicidio culposo.

El Estado de Derecho es establecido por la sociedad para fijar los parámetros a la conducta humana. Las normas que regulan tales conductas, no pueden ir a menor o mayor gravedad de la que la ley consagra, ya que, estaríamos en franca violación al Estado de Derecho.

CAPITULO III

LEGISLACIÓN BOLIVIANA Y DE OTROS PAÍSES SOBRE EL CONSUMO

DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

3. ANALISIS DE LA LEGISLACION NACIONAL SOBRE EL CONSUMO DE LAS BEBIDAS ALCOHOLICAS.

3.1. LEGISLACIÓN DE BOLIVIA

Bolivia no cuenta con leyes estrictas y bastante coherentes para los hechos de tránsito ocasionados por conductores que han consumido bebidas alcohólicas, más aun no cuenta con rangos científicos sobre el grado de alcoholemia en las personas. Esto implica problemas sociales, físicos económicos y colectivos a una sociedad en decadencia por la falta de leyes y códigos de conducta violados hasta por los mismos corregidores en otras palabras por los que ejercen la autoridad en toda su estructura.

Por otra parte si hablamos de proteger a la sociedad tomaremos el concepto de la protección del consumidor como individuo en general donde el estado debe proteger al consumidor como un cliente de sus actos y actividades regulativas es decir que la sociedad civil y la sociedad en general se convierte en un consumidor indirecto de los actos y regulaciones que protegen el accionar de las personas hacia la sociedad. En este sentido el Estado es el primer llamado a garantizar los derechos básicos de los consumidores, para lo cual deberá ejercer una función fiscalizadora, educadora y de promoción de la ley, y de garantía de los mecanismos efectivos y ágiles de tutela administrativa y judicial para defender los derechos de aquellos.

3.2 situación legal en Bolivia

3.2.1 Constitución Política Del Estado

PARTE PRIMERA

LA PERSONA COMO MIEMBRO DEL ESTADO

TITULO PRIMERO

DERECHOS Y DEBERES FUNDAMENTALES DE LA PERSONA

Artículo 7.- Derechos Fundamentales

Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio:

a) A la vida, la salud, la seguridad.

k) A la seguridad social, en la forma determinada por esta Constitución y las leyes.

Artículo 8.- Deberes Fundamentales

Toda persona tiene los siguientes deberes fundamentales:

- a) De acatar y cumplir la Constitución y las Leyes de la República;
- h) De resguardar y proteger los bienes e intereses de la colectividad.

La constitución Boliviana no contiene una disposición expresa e implícita que consagre la protección y seguridad de la colectividad más sin embargo de la lectura de algunos artículos de la misma podemos concluir que las autoridades bolivianas no están exentas del deber de proveer a los ciudadanos la protección necesaria para el disfrute del derecho a la vida.

3.2.2. Declaración universal de los derechos humanos

Artículo 3.- “Todo Individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la Seguridad de su persona”.

Artículo 22.- “Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad”.

Basándonos en estos artículos de la **DECLARACION UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS** podemos analizar las diferentes normas y leyes que rigen el accionar de un individuo hacia la sociedad en el amplio contexto de la justicia y la equidad de sus actos enmarcados en una o varias leyes de un país, por lo tanto una persona que este bajo la influencia del alcohol y afecte a la sociedad en su conjunto o a otro individuo sin tener sanciones adecuadas y coherentes esta vulnerando la seguridad de uno o varios individuos atentando contra este derecho. Lo que nos conlleva a mantener normas más estrictas dentro de nuestras propias leyes.

3.2.3. Código Penal

TITULO V
DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD COMÚN

Artículo 210.- (CONDUCCION PELIGROSA DE VEHÍCULOS).- El que al conducir un vehiculo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años.

TITULO VIII DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA INTEGRIDAD CORPORAL

CAPITULO I HOMICIDIO

Artículo 261.- (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO).- El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años.

Artículo 262. (OMISION DE SOCORRO).- Si en le caso del articulo anterior el autor fugare del lugar deshecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las victimas, será sanciona con privación de liberta de uno a cuatro años.

La pena será de privación de libertad de seis meses a dos, cuando el conductor de otro vehiculo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehiculo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeran en lugar deshabitado.

3.2.3.1. Teoría de la acción

Es un acto humano determinante de una modificación del mundo exterior tenida en cuenta por el legislador para describirla y sancionarla con una pena. Debe cumplir, por tanto, diversas condiciones. En primer término, ha de tratarse de un acto producto de la voluntad humana, sin que, todavía, haya de atenderse al contenido de esa voluntad.

Lo relevante para la teoría de la acción es que se trate de un acto, cualquiera que sea su contenido, originado en el libre albedrío del sujeto, una manifestación de su voluntad consciente y espontánea. Para que se dé basta que el sujeto quiera su propio obrar. La acción ha de producir un resultado en el mundo exterior.

Debe existir una relación de causalidad entre esa manifestación de la voluntad del sujeto y el resultado. La caracterización de este elemento ha dado lugar a diversas concepciones de la acción.

a) La acción propiamente dicha o comisión.- Es el supuesto normal, ya que el legislador describe la mayoría de las conductas con referencia al hacer positivo. En cuando su caracterización se hace por la manifestación de la voluntad, que se presenta en forma de movimiento corporal, en un hacer algo; en lo que respecta al resultado consiste éste en una mutación del mundo exterior.

b) La omisión simple.- Consiste en un no hacer algo. Se caracteriza en cuanto a la manifestación de la voluntad, por presentarse como una abstención; en cuanto al resultado, por consistir éste en el mantenimiento de un estado de cosas. La omisión se refiere a deberes jurídicos de actuar consignados en la Ley y no a deberes puramente morales.

c) La comisión por omisión.- Estriba en uno, no hacer alguna cosa, igual que el caso anterior, pero se equiparan a los de resultado en que son causa de la producción de una mutación en el mundo exterior al no haber hecho el agente lo que de él se esperaba. Se caracterizan en cuanto a la ‘manifestación de voluntad, por presentarse como una abstención; en cuanto al resultado, por consistir éste en una mutación de la realidad objetiva, y en lo relativo a la naturaleza de la norma violada, al quebrantarse una ley prohibitiva mediante la infracción de una previa ley preceptiva. Es preciso diferenciar los delitos de comisión por omisión de aquellos otros que se

cometen por comisión, pero eligiendo el agente un medio omisivo. La diferencia estriba en la previa infracción de la ley preceptiva que se produce en los primeros. El sujeto activo ha de ser que con arreglo al Ordenamiento Jurídico, ya sea por ley, por obligación contractual o por deber o derecho público, está constituido en garante de que el resultado no se producirá.

3.2.3.2. Tipicidad y antijuricidad

La acción ha de ser típica y antijurídica. Es decir, la acción ha de hallarse descrita objetivamente por la Ley de modo que sea subsumible en alguna de las categorías legales descritas por el legislador por ser contraria a Derecho. La tipicidad, expresada en la locución, constituye la ratio essendi de la antijuricidad, ya que no existe una antijuricidad específicamente penal. El legislador penal selecciona aquellas violaciones de cualquier otra rama del Derecho Objetivo que considera más relevantes y autoriza el ejercicio del ius puniendi respecto de ellas; de modo que la acción es penalmente antijurídica porque está tipificada como infracción criminal.

3.2.3.3. Punibilidad

La acción ha de estar penada en la Ley que, sólo puede ser orgánica, incluso en caso de multa, dada la posibilidad de sustitución de éstas. Supuesta la tipificación de la infracción es este elemento el que distingue el ilícito penal de otros. La posibilidad de imposición de la pena cuenta como presupuesto con el cumplimiento de las condiciones objetivas de punibilidad y con la correcta constitución del proceso penal, que tiene carácter necesario en este ámbito y sin el cual el ius puniendi del Estado no puede realizarse.

3.2.3.4. Sanción Penal

Para el derecho penal la sanción es la pena o castigo que la Ley prevea para su aplicación a quienes incurran hayan incurrido en una infracción punible.

José A. Olgún E. dice la sanción penal es cuando la Ley castiga las infracciones, las transgresiones o las violaciones de las normas positivas establecidas. El Derecho Penal dice; es la expresión acabada de las normas que establecen sanciones legales punitivas. El Código Penal en el art. 25, dice: la sanción comprende las penas y las medidas de seguridad, y tiene como

finde la enmienda y readaptación social del individuo infractor a la ley, así como el cumplimiento de las funciones preventivas en general y especial.

Edmundo Mezger dice que la sanción penal en sentido estricto es:

“la Imposición de un mal proporcionado al hecho; es decir una retribución por el mal que ha sido cometido”.⁶

3.2.3.5. PENA

Derecho Penal

Es una privación o restricción de bienes jurídicos establecida por la Ley e impuesta por el órgano jurisdiccional competente al que ha cometido un delito.

Dos axiomas deben tenerse en cuenta, el primero, el principio de personalidad de las penas, que significa que las penas no pueden trascender a personas que no sean culpables del delito; el segundo, el principio de igualdad ante la Ley penal, según el cual, las penas no pueden ser diferentes por la condición social de las personas.

Desde un punto de vista estático, la pena es la consecuencia primaria del delito, es una retribución del delito cometido, el delito es el presupuesto necesario de la pena (teoría absoluta): desde el punto de vista dinámico la pena tiene los mismos fines que la ley penal: la evitación de (as conductas que la Ley prohíbe o manda ejecutar mediante una prevención general, cuando se opera sobre la colectividad y mediante una prevención especial cuando se opera sobre el que ha cometido el delito para que no vuelva a delinquir (teoría relativa); el artículo 25. inc. 2 de la Constitución Española señala que: «las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados».⁷

3.2.3.6. LA RESPONSABILIDAD CIVIL

⁶ RODRÍGUEZ MOURULLO, G.: Comentarios al Código Penal. Ed. Civitas, Madrid, 1997

⁷ RODRÍGUEZ MOURULLO. G: Comentanias al Código Penal. Ed. CKitas, Madrid, 1997.

Illicite Factum, oblicatoniem inducit, “Lo hecho ilícitamente engendra obligación”, esto es lo que dice un principio general del Derecho en las Decrétales de Gregorio IX, Cáp. 5, título 41 libro 5.

Nace una obligación emergente de actos u omisiones en que concurra cualquier género de culpa o negligencia o de eventos de puro riesgo y que las modernas corrientes doctrinales y legislativas agrupan bajo la noción general de la responsabilidad civil, que implica el resarcimiento del daño, patrimonialmente estimable causado a un sujeto jurídico, por que toda cuestión de reparación de un daño causado a otro, es un problema de reparación civil.

El eje principal del problema de la responsabilidad civil es saber, cuando un daño ha sido ocasionado, quién debe soportar el perjuicio. Ninguna Ley puede impedir que aquel se produzca, su función consiste en hacer gravitar la carga del perjuicio como mejor convenga a la justicia y a la utilidad del orden social.

La obligación que deriva del acto ilícito, es un caso de obligación legal, que nace no porque lo quiere el obligado, sino porque así lo dispone la Ley, en vista de la naturaleza de ese acto y de los que de el nacen para con los terceros. El daño adquiere relevancia jurídica, cuando éste es producido por la acción u omisión de una persona sobre los derechos de otra.⁸

3.2.4. Código De Transito (Decreto Ley No. 10135, de 16 de Febrero de 1973)

TITULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

CAPITULO I

APLICACIÓN Y OBJETIVO

Artículo 1.- (Aplicación y objetivo). El transito por las vías terrestres de la Republica de Bolivia, abiertas ala circulación publica, se regirá por este Código.

⁸ VIVES ANTÓN, T. S.: Comentarios al Código Penal de 1995, vot. I y II. Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 1996.

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

Artículo 3.- (Del servicio). El Servicio Nacional del Transito, como organismo integrante de la Policía Nacional, ejecutara y hará cumplir las disposiciones del presente Código.

CAPITULO II

DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Artículo 4.- (Clasificación). Las vías públicas se clasifican en urbanas y rurales. Son vías urbanas: las autopistas, vías expresas, avenidas, calles, pasajes y paseos. Son vías rurales: caminos y sendas.

Artículo 5.- (Autopista). Vías expresa con limitación total de acceso y con todos los cruces a desnivel.

Artículo 6.- (Vías expresas). Las que están destinadas al transito expreso con limitación parcial de acceso y generalmente sin cruces a nivel en (as intersección.

Artículo 9.- (Paseos). Son lugares destinados exclusivamente para la circulación de peatones.

Artículo 11.- (Sendas). Sendas son las vías destinadas al uso de peatones y semovientes.

CAPITULO III

DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 12.- (Vehículos). Vehículo es todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas.

Artículo 13.- (Reglamento). El reglamento de este Código, clasificara los vehículos de acuerdo a su tracción, características y clase de servicio.

TITULO II

DE LA CIRCULACIÓN

CAPITULO I

DE LAS NORMAS GENERALES

Artículo 14.- (Circulación). Circulación es el movimiento de peatones, vehículos y semovientes por la vía pública.

Artículo 15.- (Ubre circulación). Ninguna entidad, asociación o grupo de personas, podrá interrumpir la libre circulación de peatones y vehículos sin previo permiso de la autoridad de Transito.

Artículo 16.- (Permisos). En los casos de desfiles cívicos, procesiones religiosas u otras manifestaciones publicas, (a Policía de Transito, al conceder el permiso, indicara las rutas de desviación.

TITULO VI

DE LAS FALTAS Y SANCIONES

CAPITULO II

DE LAS SANCIONES

Artículo 145.- (Arresto). El arresto es la privación de la libertad del infractor por el tiempo que determina el Reglamento.

Artículo 146.- (Inhabilitación). L inhabilitación es la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conductor.

Artículo 147.- (Multa). La multa es la sanción pecuniaria que se impone al infractor, la misma que será pagada previa extensión de la papeleta valorada.

Artículo 148.- (Aplicación de la multa). La multa no es parte del resarcimiento de los daños causados, si no una sanción por la infracción de una norma legal.

Artículo 150.- (No compensación). Las infracciones de primer grado, sujetas a la sanción de arresto, no podrán compensarse pecuniariamente.

CAPITULO III

DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Artículo 154.- (Accidentes culposos). Son accidentes culposos cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no ha sido querido por el agente y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, órdenes o resoluciones.

3.2.4.1. Análisis del código de transito respecto al consumo de bebidas alcohólicas.

El Código de transito fue emitido mediante DECRETO LEY No. 10135 del 16 de Febrero de 1973, si consideramos el avance de las circunstancias de vida en la actualidad de nuestra sociedad consideraremos que dicho código de transito es un instrumento obsoleto respecto a las condiciones del comportamiento de nuestra sociedad y de los entes que lo componen, por una parte la publicidad indiscriminada que lanzan las empresas para el consumo de bebidas alcohólicas y la libertad de las personas para consumirlas pone en tela de juicio la normalización del accionar de las personas ante sus semejantes por una parte, y por otra la idiosincrasia de la población y la falta de elementos informativos respetó a dicho consumo, mas las costumbres arraigadas del comportamiento de del ser humano “Boliviano” hace que nuestro código de transito y las leyes o reglamentos emanados en el mismo sea insuficiente para moderar, guiar el accionar de los vecinos de nuestro país.

En este sentido el diagnostico legal que se hace en este capitulo del Código de Transito esta sustentado en dos pilares los cuales son:

- El Derecho a la Vida

- Datos estadísticos en nuestro departamento respecto a los hechos de transito y la influencia del alcohol en el conductor y transeúnte.

3.2.5. Reglamento del Código de Transito

Artículo 1.- (Aplicación y objeto). El transito de las personas por las vías terrestres, sea como peatones o conductores de vehículo motorizados, a propulsión humana o a atracción animal y

de las que cabalguen animales, los lleven de tiro o arreados, se regirá pro el Código Nacional de Transito y este Reglamento.

TITULO VI

DE LAS FALTAS Y SANCIONES

CAPITULO I

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 380.- (Infracciones de primer grado).

Inciso. 3ro).- Por conducir vehículo en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinantes: por la primera vez con cuatrocientos pesos bolivianos (\$b. 400.-) de multa; por la segunda vez con inhabilitación por un año y por la tercera vez con suspensión definitiva.

Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionaré accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas la sanción será de suspensión definitiva del conductor.

3.3 Análisis de la legislación internacional sobre el consumo excesivo de bebidas alcohólicas.

3.3.1 Legislación argentina (Ley 11.430 de la Provincia de Buenos Aires)

CAPITULO III

LIBERTAD DE TRANSITO

CORRESPONDE DETENER EL VEHÍCULO

Artículo 4: (Texto según Ley 11.768) Corresponde disponer la detención del vehiculo en los siguientes casos:

12- Cuando un conductor se encuentre bajo un estado de alcoholemia positiva con la graduación que se establece en éste código o bajo (a acción de estupefacientes, o cuando durante el período

de habilitación haya tenido problemas agudos de salud que le impidan conducir en cuyo caso se procederá como lo establece el artículo 93 de la presente Ley.⁹

TITULO VI VÍA PÚBLICA

CAPITULO I GENERALIDADES CONducIR EBRIo O DROGADO

ARTICULO 93: (Texto según Ley 11768) Incurrirán en atentado contra la seguridad pública previsto en el artículo 111 inciso 1°, las personas que conduzcan vehículos o animales en estado de alcoholemia positiva o bajo la acción de estupefacientes.

La autoridad de contralor podrá efectuar el control de alcoholismo o toxicológica a conductores de vehículos automotores, motocicletas, ciclomotores, triciclos o cuatriciclos motorizados, mediante prueba, o test de exhalación u otros recursos, toda vez que lo considere oportuno o necesario por las circunstancias del conductor.

Se considerará grado de alcoholemia que impide conducir cualquier tipo de vehículo el que supere las 500 mg. por litro de sangre.

La negativa a realizar la prueba será presunción de que el conductor se encontraba en las condiciones del párrafo primero.

En estos casos, el vehículo será secuestrado y sólo podrá ser restituido por Juez de Faltas competente. El infractor será además inhabilitado durante seis (6) meses reteniéndose la licencia. En caso de reincidencia la inhabilitación será de doce (12) meses y en caso de segunda reincidencia la inhabilitación será definitiva.

Si se tratare de vehículos para transporte de pasajeros el conducir en estado de alcoholemia positiva o bajo la acción de estupefacientes o medicamentos contraindicados para la conducción de vehículos será causa suficiente para la inhabilitación definitiva del infractor.

3.3.2 Legislación Chilena (Ley de Tránsito 18.290)

TITULO I

⁹ ARGENTINA “Ley 11.430” de la Provincia de Buenos Aires Argentina Cáp. III Art. 4, Titulo IV Cáp. I Art. 93

DE LOS CONDUCTORES Y DE LAS LICENCIAS

Artículo 15.- Para calificar la idoneidad moral de los interesados a que se refiere el artículo 13, se considerarán las condenas que hayan sufrido por las siguientes causas:¹⁰

- 1.- Por infracciones a la ley N 17.105, sobre Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres y a la ley N° 19.366, sobre Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Psicotrópicas;
- 2.- Por delitos o cuasidelitos para cuya perpetración se hubiere utilizado un vehículo;
- 3.- Por delitos contra el orden de la familia, la moralidad pública, las personas, la propiedad y contra el orden o la seguridad pública;
- 4.- Por el delito de conducir con licencia de conductor, boleta de citación o permiso provisorio judicial para conducir, falsos u obtenidos en contravención a esta ley o pertenecientes a otra persona.

TITULO II

DE LA ENSEÑANZA DE LAS NORMAS DE TRANSITO Y DE LAS ESCUELAS DE CONDUCTORES

De las Escuelas de Conductores

Artículo 31 A.- Las Escuelas para Conductores Profesionales, además, tendrán por finalidad lograr que los alumnos egresen con los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de vehículos motorizados de transporte público de pasajeros, de transporte remunerado de escolares y de transporte de carga, en forma responsable y segura.

Las Escuelas de Conductores Profesionales determinarán libremente los planes y programas de estudios que consideren adecuados para el cumplimiento de los siguientes objetivos básicos:

- a) Conocer y apreciar la ley de tránsito en todo su alcance y significación.

¹⁰ “Ley de Transito de Chile”. Título 1, Titulo II, Titulo IX

b) Conocer materias tales como: legislación sobre transporte remunerado de escolares, transporte de carga y de pasajeros; responsabilidad civil y penal como conductor; leyes laborales, de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, de alcoholes, de salud, medio ambiente; sanidad vegetal, y disposiciones aduaneras, en lo que concierne a la actividad respectiva.

TITULO IX

DE LA CONDUCCIÓN

Artículo 115.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes.

TITULO XV

DE LA RESPONSABILIDAD POR LOS ACCIDENTES

Artículo 172.- En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos:

3.- Conducir en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, Estupefacientes o sustancias psicotrópicas;

Artículo 176.- Se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce la calzada en lugar prohibido; del que pase por delante de un vehículo detenido habiendo tránsito libre en la vía respectiva; del que transite bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes y, en general, del que infringere lo dispuesto en el artículo 167.

Artículo 167.- El tránsito de los peatones deberá hacerse de acuerdo con las normas siguientes:

1.- Por las aceras;

2.- En aquellas vías públicas donde no hayan acera, deberán hacerlo por las bermas o franjas laterales de la calzada y por el costado izquierdo de ellas, enfrentando los vehículos que circulen en sentido opuesto;

3.- No podrán permanecer en las calzadas de las calles o caminos;

4.- Pasar las calzadas sólo en los cruces y por los pasos para peatones. En las zonas urbanas, el peatón podrá, también, cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ese objeto;

- 5.- En los caminos rurales sólo podrán cruzar la calzada, cuando no haya vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad;
- 6.- En ningún caso podrán cruzar la calzada en forma diagonal o por el área de intersección de las calzadas;
- 7.- En los lugares regulados por Carabineros o semáforos, deberán respetar sus señales y no podrán iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que les sea indicado. El peatón que haya iniciado el cruce reglamentario, tendrá derecho a continuarlo no obstante se produjere un cambio en la señal, y los conductores deberán respetar ese derecho. En todo caso, tendrán derecho preferente de paso sobre los vehículos que viren:
- 8.- En los pasos peatonales no regulados, los peatones tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos. Sin embargo, ningún peatón podrá bajar repentinamente de la acera o cruzar la calzada corriendo;
- 9.- No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento o por su lado hacia la calzada;
- 10.- Deberán respetar el derecho preferente de paso de los vehículos de emergencia, que se anuncien con sus elementos sonoros y luminosos, y
- 11.- No podrán transitar tan cerca de las soleras de modo que se expongan a ser embestidos por los vehículos que se aproximen.

TITULO XVI DE LOS PROCEDIMIENTOS POLICIALES Y ADMINISTRATIVOS

Artículo 189.- Carabineros podrán someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia del alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Carabineros, asimismo, podrá practicar estos exámenes a toda persona que se apreste a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello. Sí la prueba resulta positiva e indica que la persona se encuentra bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, Carabineros podrá prohibirle la conducción por el tiempo que estime necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de 3 horas a partir de la hora del examen. Durante este periodo, el afectado deberá permanecer bajo la vigilancia policial, para cuyo efecto podrá ser conducido a la Comisaría o Retén respectivo, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo fijado o señale a otra persona que, bajo su

responsabilidad, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo. Si el conductor condujere el vehículo durante el tiempo de la prohibición se considerará que incurre en infracción a la Ley de Alcoholes o al número 1 del artículo 197, según sea el caso y el resultado del examen.

Artículo 190.- El conductor y el peatón que hayan tenido participación en un accidente de tránsito del que resulte lesiones o muerte serán sometidos a examen estupefacientes o sustancias psicotrópicas en su cuerpo. En estos casos, los funcionarios de Carabineros deberán practicar al conductor y peatón los exámenes respectivos y, de carecer en el lugar de los elementos técnicos necesarios para ello, los llevarán de inmediato al más próximo servicio de asistencia pública, hospital o posta de primeros auxilios de los servicios de salud, para tales fines. El resultado de los exámenes o comprobaciones hechas por medios idóneos, tendrá el mérito probatorio de informe pericial y el funcionario que lo practique estará exento de la obligación de prestar juramento y no requerirá de nombramiento especial. El informe contendrá la individualización del funcionario que lo haya efectuado, la fecha, hora y lugar de su realización, el medio utilizado para obtener dicho resultado, el visto bueno del jefe del respectivo servicio y la firma de ambos funcionarios. La negativa injustificada a someterse a los exámenes establecidos en el artículo 189 e inciso primero de este artículo, o la circunstancia de huir del lugar donde hubiese ocurrido el accidente, será considerada como presunción legal del estado de ebriedad o de intoxicación por estupefacientes o sustancias psicotrópicas, según el caso.

TITULO XVII DE LOS DELITOS, CUASIDELITOS Y CONTRAVENCIONES

DE LAS INFRACCIONES GRAVÍSIMAS, GRAVES, MENOS GRAVES Y LEVES Y SU PENALIDAD

Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol, estupefacientes o sustancias psicotrópicas

Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, \$33.100.-;
- 2.- Infracciones o contravenciones graves, \$27.000,
- 3.- Infracciones o contravenciones menos graves, \$20.600,
- 4.- Infracciones o contravenciones leves, \$6.900.

El adquirente de un vehículo que no cumpliera la obligación establecida en el inciso final del artículo 36, será sancionado con una multa de \$ 132.000 a \$1.315.000.

En casos calificados el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Sí una persona, en un mismo hecho, fuere responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuere más grave, cualquiera que sea el número de ellas.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del artículo 54 del decreto supremo N° 294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 209.- Sin perjuicio de las multas que sean procedentes, el Juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor, en los siguientes casos:

- a) ser responsable por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces en el lapso de los 48 meses anteriores, de conducir un vehículo bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas o de alcohol, sin estar ebrio;
- b) ser reincidente, dentro de los últimos sesenta meses, en cuasidelito de homicidio o de lesiones con alguno de los resultados señalados en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o por conducir vehículos motorizados o a tracción animal en estado de ebriedad o con pérdida notoria de conciencia debido al consumo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas;
- c) ser responsable, durante los últimos doce meses, de tres o más infracciones o contravenciones gravísimas;

d) haber sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces dentro de los últimos veinticuatro meses.

El infractor, transcurridos que sean dos años desde la fecha de cancelación de su licencia de conducir, podrá solicitar una nueva al Departamento de Tránsito y Transporte Público de la municipalidad de su domicilio, de acuerdo a las normas establecidas en el Título 1 de esta ley, salvo que la sentencia condenatoria haya impuesto una pena superior, en cuyo caso registrará ésta. Las multas expresadas en pesos a que se refiere esta ley se reajustarán anualmente en el mismo porcentaje de alza que experimente el Índice de Precios al Consumidor que fija el Instituto Nacional de Estadísticas, aproximando su monto a la centena.

TITULO XVIII

DEL REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES DE VEHICULOS MOTORIZADOS

Artículo 211.- El Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados deberá:

3.- Anotar las condenas por delito de conducir en estado de ebriedad que establece la Ley de Alcoholes, Bebidas Alcohólicas y Vinagres.

3.3.3. Legislación Colombiana (Ley de Tránsito de Colombia. Decreto 1344 de agosto de 1970)

Por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre de la República de Colombia.

Art. 2.- Modificado. Decreto 1809 de 1990, Art. lo., mod. la. Para la interpretación y aplicación del presente código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Alcoholemia. Examen o prueba para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona anotándose su porcentaje.

Art. 174.- Modificado. Decreto 1809 de 1990, Art. 1., mod. 149. Los conductores de buses, busetas, microbuses y taxis colectivos de servicio público, no admitirán ni transportarán a personas en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas. Cuando algún usuario profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a

los demás pasajeros, el conductor detendrá la marcha y dará aviso a la autoridad policiva más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo.

Art. 181.- Modificado. Decreto 1809 de 1990, Art. lo., mod. 158. Será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Conducir un vehiculo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas o estupefacientes. Además incurrirá en la suspensión de la licencia de conducción de seis (6) meses a un (1) año, arresto de veinticuatro (24) horas e inmovilización del vehículo. Corresponde los artículos 56 a 62 del C. de P. P.

Art. 253.- Modificado. Ley 33 de 1986, Art. 108. La persona que conduzca vehículo automotor bajo excitación producida por el alcohol, será llevada por el agente que conozca el hecho a la oficina de tránsito o de policía más cercana, únicamente a fin de someterla a examen para establecer el estado en que se encuentra.

Art. 254.- Modificado. Ley 33 de 1986, Art. 109. Para determinar el estado de embriaguez se utilizará la prueba de carácter científico que, sin causar lesiones al infractor, establezca el Instituto de Medicina Legal.

Art. 255.- Modificado. Ley 33 de 1986, Art. 110. Este mismo procedimiento de seguirá en los casos en que sea sorprendido un conductor guiando bajo el efecto de drogas o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas.

3.3.4. Legislación De Paraguay (Ley De Tránsito De Paraguay. Ordenanza N° 21194)

ORDENANZA QUE ESTABLECE EL REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO PARA LA CIUDAD DE ASUNCIÓN.

LA JUNTA MUNICIPAL DE ASUNCIÓN, REUNIDA EN CONSEJO ORDENA:

TITULO I

CAPITULO ÚNICO

ALCANCE JURISDICCIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL PRESENTE REGLAMENTO

DEFINICIONES

Art. 5.- A los efectos de este Reglamento, las palabras o frases que a continuación se mencionan tendrán el siguiente significado:

ALCOHOLEMIA: Nivel de alcohol en la sangre.

ALCOHOLEMIA, PRUEBA DE: Examen para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona, anotándose su porcentaje.

SECCIÓN SEGUNDA DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR SUBSECCIÓN

PRIMERA DE LAS NORMAS GENERALES

Art. 89. Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones síquicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes. (Su inobservancia constituye falta gravísima)

CAPITULO TERCERO DE LAS MEDIDAS DE POLICIA

Art. 237. Los vehículos podrán ser detenidos en la vía pública en los siguientes casos:

k. Cuando una persona conduzca un vehículo bajo la influencia de alcohol, drogas o estupefacientes. (Art. 89).

Art. 238. Los vehículos podrán ser retirados de la vía pública con grúa en los siguientes casos:

c. Cuando una persona conduzca un vehículo y se encuentre bajo la influencia de alcohol, drogas o estupefacientes. (Art. 89).

3.3.5. Legislación de Venezuela (Reglamento de la Ley de Transito Terrestre de Venezuela)

Gaceta Oficial N° 5.420 del día 26 de junio de 1998. Presidencia de la República Rafael Caldera Presidente de la República.- En ejercicio de la atribución que le confiere el ordinal 10 del artículo 190 de la Constitución, en Consejo de Ministros

.

DECRETA EL SIGUIENTE REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE

TITULO V
DE LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I
DE LA CIRCULACIÓN EN GENERAL

Artículo 231.- A los efectos de Ley de Tránsito Terrestre y de este Reglamento en materia de circulación, se entiende por:

3. Alcoholemia: Examen o prueba para detectar si hay presencia de alcohol en la sangre de una persona, indicando su porcentaje.

TITULO VIII
DE LAS SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 416: No podrá circular por las vías objeto de este Reglamento el conductor de vehículos de uso particular con tasa de alcohol en la sangre superior 0.8 gramos por 1.000 centímetros cúbicos.

Artículo 417: Todo conductor de vehículos está obligado a someterse a las pruebas que se establezcan para detectar el nivel de alcohol en el organismo. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía implicados en algún accidente de tránsito.

Artículo 418: Las autoridades administrativas encargadas del control y vigilancia del tránsito podrán someter a pruebas de detección de alcohol:

1.- A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículos implicado directamente como posible responsable de un accidente de tránsito.

2. Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

3. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en la Ley este Reglamento.

4. Los que con ocasión de conducir un vehículo sean requeridos al efecto por la autoridad administrativa del tránsito dentro de los programas preventivos de Alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Artículo 419: Las pruebas a que se refiere el artículo anterior, consistirán normalmente en la verificación del aire expirado mediante alcoholímetros debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que determinarán de forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica.

Artículo 421: Si el resultado de las pruebas practicadas diera un grado de impregnación superior a 0.8 gramos de alcohol por 1.000 centímetros cúbicos de sangre, o aún sin alcanzar estos límites, la persona examinada presentara síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la autoridad administrativa informará al interesado que para una mayor garantía le va a someter, a efecto de contraste, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica por el aire expirado mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba.

Artículo 422: Si el resultado de la segunda prueba ejecutada por la autoridad administrativa o el de los análisis efectuados a instancias del interesado fuera positivo, o cuando el que, condujera un vehículo de motor presentara síntomas evidentes de hacerlo bajo la influencia de bebidas alcohólicas o apareciera presuntamente implicado en una conducta delictiva, la autoridad administrativa deberá:

1. Describir con precisión en el acta policial o en las diligencias que practique, el procedimiento seguido para efectuar la prueba o pruebas de Alcoholemia, haciendo constar en su caso, los datos necesarios para la identificación y características del instrumento o instrumentos de detección empleados.
2. Consignar las advertencias hechas al interesado, especialmente la del derecho que le asiste a contrastar los resultados obtenidos en las pruebas de detección alcohólica.
3. Incluir en el expediente los resultados de los análisis practicados en el centro clínico y hospitalario a que fue trasladado el interesado.

4. Conducir al presunto indiciado en el supuesto que los hechos revistan carácter delictivo, a (a sede o retén policial a (a orden del tribunal competente.

Artículo 423: En el supuesto que el resultado de las pruebas sea positivo, la autoridad administrativa de control y vigilancia del tránsito ordenará la retención del vehículo y su traslado a un estacionamiento habilitado a tal fin, tomando las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas acompañantes, especialmente si se trata de niños, ancianos, enfermos o inválidos.

También podrá retenerse el vehículo en los casos de negativa a efectuar las pruebas de detención alcohólica.

Los gastos que pudiera ocasionarse por la inmovilización, traslado y depósito del vehículo serán por cuenta del conductor o de quien legalmente deba responder por él.

Artículo 424: Los hospitales, clínicas, laboratorios o centros de servicio de salud deben prestar toda la colaboración posible, en el sentido de proceder a la obtención de las muestras y remitidas al laboratorio correspondiente a fin de dar cuenta del resultado de las pruebas que se realicen a la autoridad competente.

Entre los datos que comunique el personal sanitario a las mencionadas autoridades, figurarán en todo caso el sistema empleado en la investigación de la Alcoholemia, la hora exacta en que se tomó la muestra, el método utilizado para su conservación y el porcentaje de alcohol en sangre que presente el individuo examinado.

3.4. Análisis de la Legislación vigente en Latino América

3.4.1. Tránsito vehicular

Todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas

bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Colombia ha promulgado una nueva ley recientemente y Honduras y Nicaragua se encuentran en proceso de hacerlo.¹¹⁸ Paraguay cuenta con el Reglamento de Tránsito de 1947, la República Dominicana con una Ley de Tránsito de 1967, Cuba con el Código de Vialidad y Transporte de 1987, y Bolivia con el Código de Tránsito de 1973. Dichas normas han sido en alguna medida reformadas y completadas por nuevas disposiciones.¹¹

3.4.2. Medidas de seguridad

Toda la legislación analizada hace referencia a normas de circulación vehicular, como adelantamientos, distancias entre vehículos, cruces, giros, paradas, estacionamiento y uso de luces. En general, se regula lo relativo a la circulación de automóviles, bicicletas, motocicletas, ciclomotores y vehículos de tracción a sangre. El tránsito de vehículos de transporte público está en algunos casos incluido en las leyes de tránsito y en otros regulados por una norma aparte. En mayor o menor medida, todas las disposiciones incluyen requisitos básicos de seguridad vehicular, como luces, bocinas, frenos, neumáticos, suspensión, dimensiones y equipos de emergencia. Con respecto al transporte de niños, en general se dispone que los menores de 12 años deban viajar en los asientos traseros (Argentina, Brasil, El Salvador y Uruguay). Tal medida es obligatoria en Colombia y Venezuela para los menores de 10 años, en la República Dominicana para los menores de 8 años y en México para los menores de 5 años. No se encontraron normas al respecto en las leyes de tránsito de Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Perú.

El uso de sillas de seguridad es obligatorio en Costa Rica para menores de 4 años y en El Salvador para menores de 2 años o niños cuyo peso no exceda los 15 kg. En el Brasil, los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a

¹¹ NICARAGUA. “Ley No. 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito” Por publicación en la Gaceta Oficial el 22 de enero de 2003.

su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sea mayor de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.

En Colombia, los menores de 2 años deben viajar en el asiento trasero sentados en una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación al asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

En relación con los dispositivos de seguridad para motocicletas, en general se requiere el uso de luces, espejos retrovisores y material o chalecos reflectantes. El uso de casco para el conductor y acompañante es obligatorio en todos los países de la región. No se encontraron normas sobre el tema en Honduras y Cuba. El uso de protector visual es exigido por las legislaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, México, Uruguay y Venezuela. Con respecto a las bicicletas, en general se exige el uso de luces de noche y material reflectante. El uso obligatorio de cascos para ciclistas está contemplado solo en el Ecuador, México y Colombia, donde su uso debe ser regulado por el Ministerio de Transporte.

La obligatoriedad de portar chalecos reflectantes se prescribe en todos los países estudiados, aunque no se encontraron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Honduras y México. Otro aspecto fundamental en materia de seguridad vial es la tendencia de los conductores a usar teléfonos celulares y a fumar o comer mientras conduce. En este sentido, todas las normas jurídicas analizadas son claras al exigir, utilizando distinto lenguaje, que quien conduce debe mantener el permanente dominio sobre el vehículo (México) o que debe llevar siempre ambas manos al volante (Perú). La pérdida de control del vehículo por tal causa es considerada una conducta negligente o culposa y hace responsable al conductor por los daños que pudiera ocasionar. El uso generalizado de teléfonos celulares y el alto índice de secuelas por daños que sobrevienen ha hecho que muchos países impongan sanciones expresas a quienes conduzcan hablando por teléfono como es el caso de Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, México y Perú.

Las inspecciones técnicas de automotores son fundamentales para garantizar el funcionamiento y la seguridad de los vehículos. Las autoridades de tránsito, al habilitar o registrar automotores

en forma periódica, deben retirar de circulación aquellos que no se ajusten a la disposiciones en la materia.

3.4.3. Tránsito Peatonal

Todas las normas de tránsito analizadas regulan los derechos y deberes de los peatones. Los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de pasos establecidos. Estos, a su vez, deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle lo formado, entre lo que se suele incluir circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales, atravesar calles con cuidado, por sendas peatonales o cebras, y obedecer los semáforos peatonales y demás señales. Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad prescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente y en contravención con las disposiciones legales en la materia.

Como se menciona, todas las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes. El incremento de la desobediencia a esas leyes como importante causa de lesiones no intencionales ha hecho que muchas normas incorporen sanciones específicas para los peatones, aunque queda por evaluar si las autoridades encargadas del control de tránsito las imponen efectivamente.

3.5. Comentario

En relación con los controles preventivos, la mayoría de las normas autoriza a la policía a solicitar a los conductores que se sometan a un examen para establecer si se encuentran en estado de intoxicación. En Costa Rica, por ejemplo, el conductor puede escoger la clase de prueba a la que va a ser sometido entre las disponibles.

Varias normas establecen que quien se niegue a los exámenes preventivos se presume alcoholizado (Argentina, Ecuador, Perú). La norma venezolana dispone que se presume, salvo

prueba en contrario, que el conductor que se encuentre bajo los efectos de alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes es culpable de los daños, lesiones o muerte que ocasione y prohíbe la publicidad que estimule al consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública.

Sea cual sea el caso para que la persona se vea motivada para consumir bebidas alcohólicas en exceso drogas u otro tipo de sustancias, supone un grave riesgo para la salud y seguridad de los propios individuos y de las personas que los rodean dentro de su círculo familiar y su entorno social.

CAPITULO IV

LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CONSUMO EXCESIVO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

4.1. DIAGNOSTICO Y RESULTADO DEL TRABAJO DE CAMPO SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS

4.1.1.- La alcoholemia

La alcoholemia es una de las principales causas de los accidentes de circulación en el Mundo y los controles de alcoholemia, una de las preocupaciones de los conductores que han ingerido alguna que otra copa. Este problema humano particular de un ser humano afecta de manera directa a la sociedad en su conjunto ya sea de manera accidental o de manera premeditada, el consumo del alcohol es un instrumento letal mayor o igual que un arma de fuego, bajo esta consideración la alcoholemia debe ser controlada bajo estricto sentido legal.

4.1.2.- Tasa de alcoholemia

Es la concentración de alcohol en la sangre o en aire expirado, esto es, la cantidad de gramos o miligramos que existen en un litro de sangre o de aire, respectivamente. La máxima concentración en sangre se alcanza entre los 30 y los 90 minutos después de haberse producido su ingestión.

La tasa máxima de alcoholemia que puede alcanzar una persona depende de una serie de variables como:

- La cantidad de alcohol ingerido: Cuanto más se haya bebido mayor será la cantidad de alcohol en la sangre y en el aire.
- El tipo de bebida que se consuma y la rapidez con que se ingiera.
- Si se ha comido o no.
- El peso de la persona.
- Sexo: Dándose las mismas circunstancias, las mujeres suelen reflejar una mayor tasa de alcoholemia.
- La edad: El consumo de alcohol suele afectar más a los menores de 25 años y a los mayores de 60.

4.1.3. Sistemas de Medición

4.1.3.1. Medición del alcohol en la sangre o llamado método de Widmark.

Este sistema es el usado en nuestro país, se basa en la acción reductora del alcohol y su aplicación resulta práctica y menos onerosa que los otros sistemas. A través de él se trata de establecer la proporción del alcohol por cada 100 g de sangre y consta de dos fases:

a) Fase Médico Administrativa.

Una vez encontrado un infractor y conducido éste a las dependencias de tránsito debe someterse al examen en una posta u hospital a quien previa limpieza (sin usar alcohol) del brazo, o lugar de donde se introduzca la jeringa, se procede a extraer una muestra de aproximadamente unos 5 gr. de sangre. Una vez terminada la extracción, se somete al individuo a un examen de hálito y del rostro y se le formula algunas preguntas referentes a su posible intemperancia, dejando constancia de estos datos y la apreciación que le merece el estado de la persona, en una ficha especial para este efecto.

b) Fase Química o de Laboratorio.

Esta fase es desarrollada en laboratorios del Instituto de Investigación Forense, dependiente de la Policía Nacional, en el cual se procede al examen químico para determinar la dosis de alcohol existente en la muestra de sangre tomada, la cual comienza con la apertura de frasco que contiene la muestra. Esta se vierte en un matraz de destilación que mide la cantidad de sangre. Este matraz es introducido a su vez en otro más grande que contiene una determinada cantidad de bromato de potasio. Seguidamente, se procede a cerrar herméticamente este segundo matraz se coloca en baño María por tiempo fluctuante entre 4 y 5 horas. Transcurrido este tiempo se establecerá el grado de alcohol ingerido y se señalarán estos datos en el informe de Laboratorio.

4.1.3.2. La Medición o Examen de Hálito.

Este sistema es de aplicación corriente en los países desarrollados. Consiste en hacer inflar un globo incoloro hasta cierta medida y si el individuo ha bebido la coloración del globo empieza a cambiar. Esta coloración varía de acuerdo al grado de alcohol ingerido.

La alcoholemia, es el mejor método de laboratorio para establecer la ebriedad, por cuanto existe una relación equivalente entre los diferentes grados de su dosificación y las reacciones propias del organismo.

Es aquí donde existen diferentes factores individuales y circunstanciales capaces de dar reacciones propias a un individuo que ha ingerido bebidas alcohólicas, esto debido a que tenga una mayor resistencia física y psíquica al alcohol, sin embargo estas variables son ponderadas debidamente cuando se interpreta una cifra de alcoholemia.

En general, se debe tener presente que estos factores como la constitución física, el estado de salud, personalidad, hábito de beber, clima, temperatura, grado de recepción gástrica, etc., influyen en las fases de absorción y metabolismo del alcohol.

A manera de ejemplo, la mayor resistencia individual frente al alcohol no consiste en la tolerancia a elevadas dosis de alcohol en la sangre, sino que la persona que llega a cierto grado de alcoholemia sufre necesariamente sus consecuencias y por lo tanto su resistencia consiste en eliminar una cantidad mayor de lo acostumbrado, con lo cual el ascenso del alcohol en la sangre es menor.

4.1.4. Valor probatorio del examen de alcoholemia en nuestra justicia.

Para un mejor análisis sobre el valor probativo del informe de la alcoholemia nos remitiremos a la jurisprudencia nacional y comparada, sosteniendo que los “informes de alcoholemia, como exámenes clínicos elaborados por expertos, deben ponderarse en lo que se refiere a su medio probatorio como informe pericial acerca de la materia que contienen”.

Los principios que rigen la prueba pericial en nuestro país están consagrados en los Códigos de Procedimiento Civil y penal, siendo el informe de alcoholemia un informe de peritos y correspondiendo a un ámbito eminentemente penal, donde el juez goza de amplia libertad para apreciar la prueba rendida y no se encuentra jamás ligado a ella.

En los procesos por conducción en estado de ebriedad, se ha observado que algunos jueces respetan mucho el parecer del perito y en numerosas ocasiones ha bastado la opinión de este, basado en el índice elevado de alcoholemia para condenar al inculpado.

Entonces, queda así de manifiesto que la prueba de alcoholemia no es el único medio para probar la embriaguez del conductor, porque la doctrina ha reconocido otros medios de prueba.

En este sentido Huascar Cajías se refiere al tema señalando: “Se comprende que más importante que la cantidad de alcohol ingerida, es la asimilada por el organismo; no obstante ni siquiera este dato puede resolver por si solo todos los problemas, ya que sí no pudiéramos establecer la existencia de cierta cantidad de alcohol en la sangre, eso no sería suficiente para esclarecer hasta dónde llega el grado de perturbaciones psíquicas producidas por el individuo, perturbaciones que sin embargo es preciso conocer en cualquier estudio Criminológico y médico legal.”¹²

Considerarnos los graves inconvenientes que existen para determinar fehacientemente la ebriedad o temperancia de una persona, mediante el examen de alcoholemia, pero tal vez el mejor criterio para sancionar este tipo de infracciones esta en no sujetarse exclusivamente en la cifra de alcoholemia, sino atender otras manifestaciones de la conducta del autor que lleva inequívocamente a la conclusión de que el dosaje del alcohol, ha influenciado su forma de actuar al extremo de crear un peligro intrínseco, tales como la irresponsabilidad al conducir, exceso de velocidad, violación a reglas de transito, etc., que siempre aparecen cuando el alcohol a comprometido la conducta de una persona.

4.1.5. Dosis tóxicas de alcohol

La ingestión de 0,75 g de alcohol absoluto por kilogramo de peso induce a trastornos de la conducta, 1,20 o 1,50 g de alcohol por kilogramo de peso produce embriaguez en las tres cuartas partes de los sujetos, cantidades de 1,50 a 2,35 g de alcohol por kilogramo de peso provoca embriaguez y dosis mayores a 2,35 g por kilogramo de peso provoca fenómenos de ebriedad en todos los sujetos. Dosis mortales son siempre superiores a 4 g por kilogramo de peso.

¹² Huascar Cajías” Criminología” Edil. Juventud La Paz — Bolivia 1995. Pág. 20.

4.1.6. Diagnóstico medico legal de la embriaguez

El método clínico para el diagnóstico medico legal de la embriaguez, es el siguiente.

- Pruebas de consumo reciente de alcohol.
- Pruebas de la pérdida de control de las facultades.
- Estados patológicos capaces de simular una intoxicación alcohólica.

4.1.7. Efectos del Alcohol en la Conducción

Los efectos más destacables son los siguientes:

- Disminuyen los reflejos.
- Sensación de excitación y sobre valoración de las propias capacidades.
- Aumenta el tiempo necesario para reaccionar ante un peligro inesperado.
- Disminuye por tanto, la capacidad para calcular distancias y velocidades.
- Disminuye la agudeza visual y aumenta la sensibilidad al deslumbramiento.
- Se pierde el autocontrol: el sujeto se vuelve agresivo e irritable.
- Los movimientos se vuelven torpes, dando lugar a frenazos, zigzagueo y volantazos.
- Se presentan problemas de equilibrio y alteraciones en el oído y en el habla: disminuye la agudeza auditiva y se traba la lengua.
- Aumenta la resistencia al dolor por el efecto sedante que tiene el alcohol.
- Se producen alteraciones respiratorias.
- Falla la memoria y la capacidad de orientación.
- Produce somnolencia.

4.1.8 Problemática del Consumidor de Alcohol

El conjunto de características individuales, sociales o culturales que incrementen el riesgo de que una persona consuma alcohol la hacen más vulnerable o proclive al consumo).¹³

¹³ Fundación Mapfre & Universidad del Salvador IPO - Primera Jornada Internacional sobre la Incidencia de las Adicciones al Alcohol y las Drogas en el Ámbito Laboral, 23 y 24.08.2001 (con la FAO)

Los Individuos están sometidos a la influencia de múltiples factores de riesgo en relación con los consumos de alcohol, unos comunes al conjunto de los ciudadanos y otros específicos, que están presentes en el medio laboral. Esta acumulación de factores de riesgo que afectan a los trabajadores explica en gran medida la mayor incidencia en su sector específico. Factores de riesgo generales. Los trabajadores, al igual que el resto de los ciudadanos, están sometidos a la influencia de determinados factores de riesgo que pueden estimular el consumo de alcohol:

a) Factores de carácter personal. La edad del consumidor (en la adolescencia o juventud aumentan los riesgos de consumo), el sexo (los varones pueden consumir alcohol en mayor proporción que las mujeres), problemas de personalidad o en las relaciones sociales (falta de autonomía, dificultad para resolver conflictos, baja resistencia a la frustración), problemas en la ocupación del tiempo libre, crisis personales (depresión, pérdida de trabajo, etc.)

b) Factores del entorno social. Pérdida de seres queridos, ruptura familiar, falta de comunicación y cohesión en la familia, consumo de alcohol y otras drogas por miembros de la familia, presión del grupo de amigos o compañeros hacia el consumo.

c) Factores de carácter social. Actitudes sociales que potencian el vivir la vida, o la no valoración del esfuerzo para conseguir lo deseado, influencia de la publicidad, situaciones de privación o marginación social, crisis económica, problemas para obtener empleo.

4.1.9. Análisis Estadístico del Consumo de Bebidas Alcohólicas en la Ciudad de La Paz.

El análisis estadístico sobre el consumo de bebidas alcohólicas en el departamento de La Paz fue realizado para señalar la gran necesidad que existe sobre el control y búsqueda de mecanismos que permitan concientizar a las personas de nuestra ciudad y por ende de nuestro país que, el consumo de bebidas alcohólicas en exceso es un factor de destrucción social, por otra parte también concientizar a los legisladores de que se tiene un vacío legal o de marco legítimo en la prohibición respecto al comportamiento en un entorno social, es decir que es necesario dotar a los que ejercen la ley y el orden en todo el territorio nacional las herramientas

legales para disminuir los actos que afectan al orden publico y a la buena convivencia entre los ciudadanos.

Para realizar este análisis se ha considerado:

- **OBTENCIÓN DE DATOS ESTADÍSTICOS DE TRÁNSITO.**

4.1.9.1. OBTENCIÓN DE DATOS ESTADÍSTICOS DE TRÁNSITO

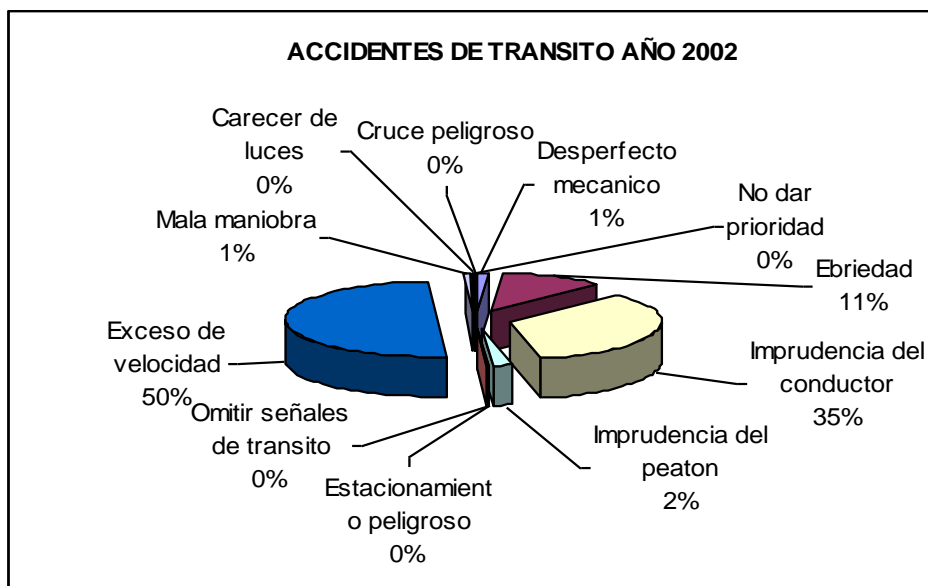
Los datos estadísticos fueron proporcionados por el Organismo de Transito de la Policía Nacional de la ciudad de la Paz, desde enero del 2002 hasta diciembre de la gestión 2007.

Estos datos estadísticos señalaron que los índices de accidentes por estado de ebriedad, registrados en el Organismo Operativo de transito, tienen porcentajes relativamente elevados los cuales demuestran que la inseguridad vial en nuestro departamento tiene una tendencia a incrementar por falta de regulaciones y/o normas mas estrictas.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2002

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	111
Ebriedad	961
Imprudencia del conductor	3036
Imprudencia del peatón	172
Estacionamiento peligroso	4
Omitir señales de transito	10
Exceso de velocidad	4426

Mala maniobra	57
No dar prioridad	11
Cruce peligroso	5
Carecer de luces	2
Total causas accidentes	8822

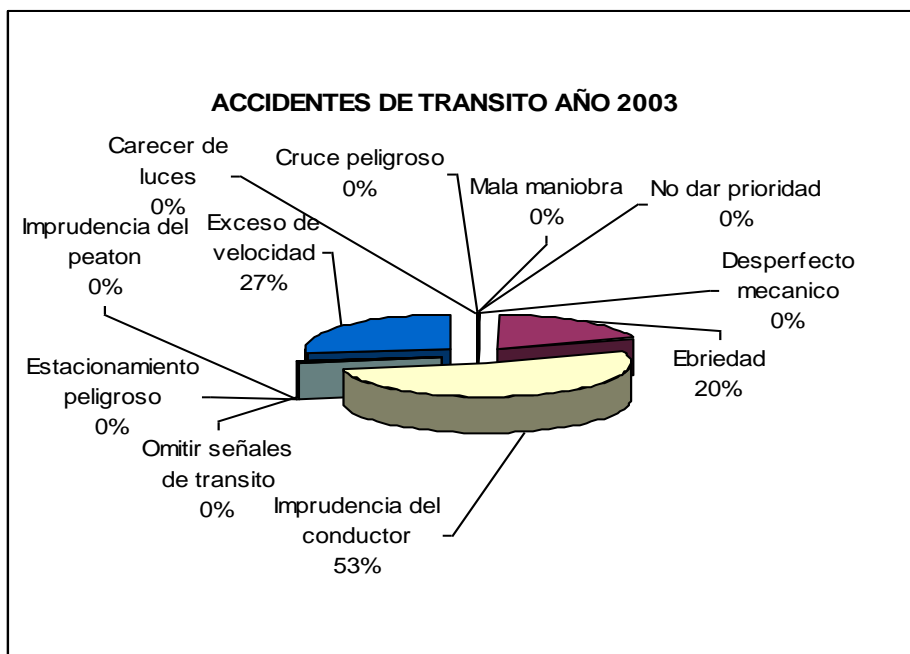


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2003

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	7
Ebriedad	576
Imprudencia del conductor	1550
Imprudencia del peatón	6
Estacionamiento peligroso	9
Omitir señales de transito	1
Exceso de velocidad	802

Mala maniobra	0
No dar prioridad	0
Cruce peligroso	2
Carecer de luces	0
Total causas accidentes	2953

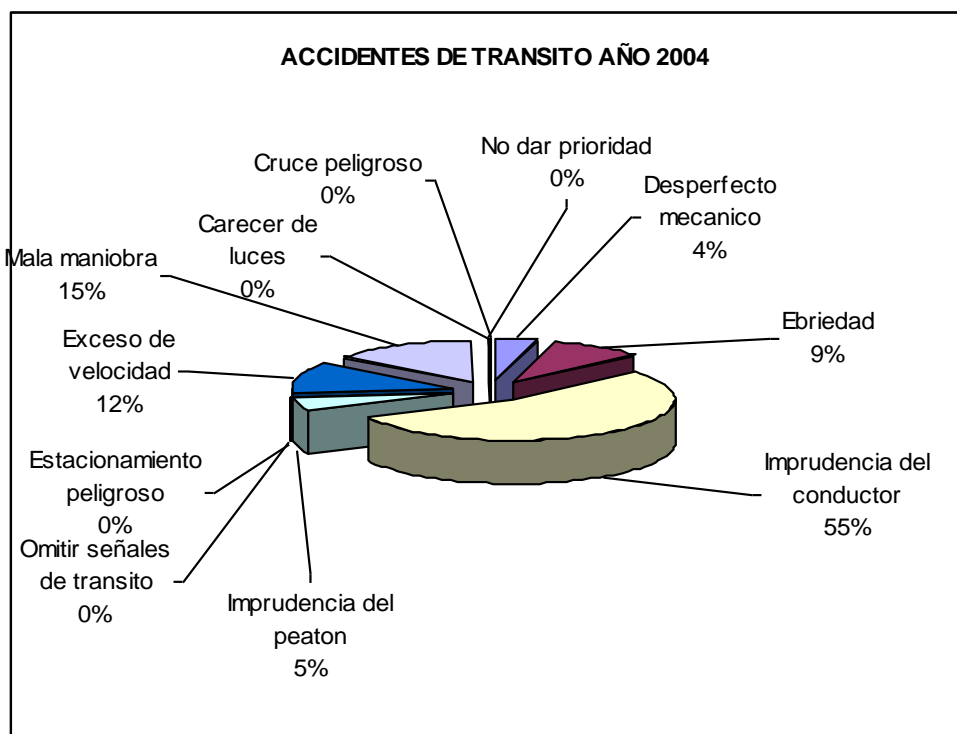


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2004

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	215
Ebriedad	462
Imprudencia del conductor	2726
Imprudencia del peatón	229
Estacionamiento peligroso	21
Omitir señales de transito	14
Exceso de velocidad	595
Mala maniobra	730

No dar prioridad	6
Cruce peligroso	2
Carecer de luces	0
Total causas accidentes	5000

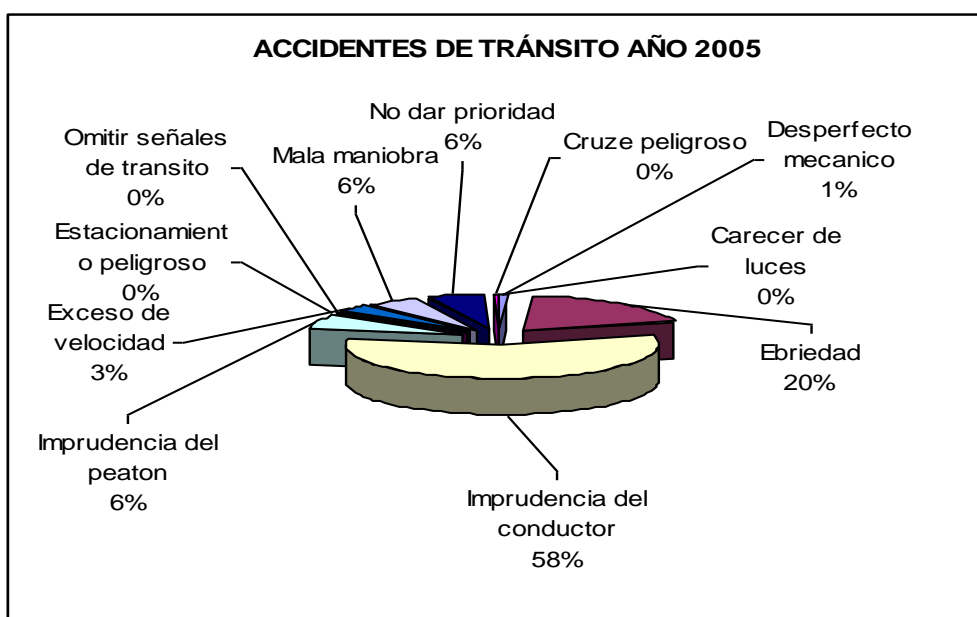


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2005

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	27
Ebriedad	722
Imprudencia del conductor	2044
Imprudencia del peatón	220
Estacionamiento peligroso	16

Omitir señales de tránsito	10
Exceso de velocidad	112
Mala maniobra	202
No dar prioridad	210
Cruce peligroso	17
Carecer de luces	2
Total causas accidentes	3582

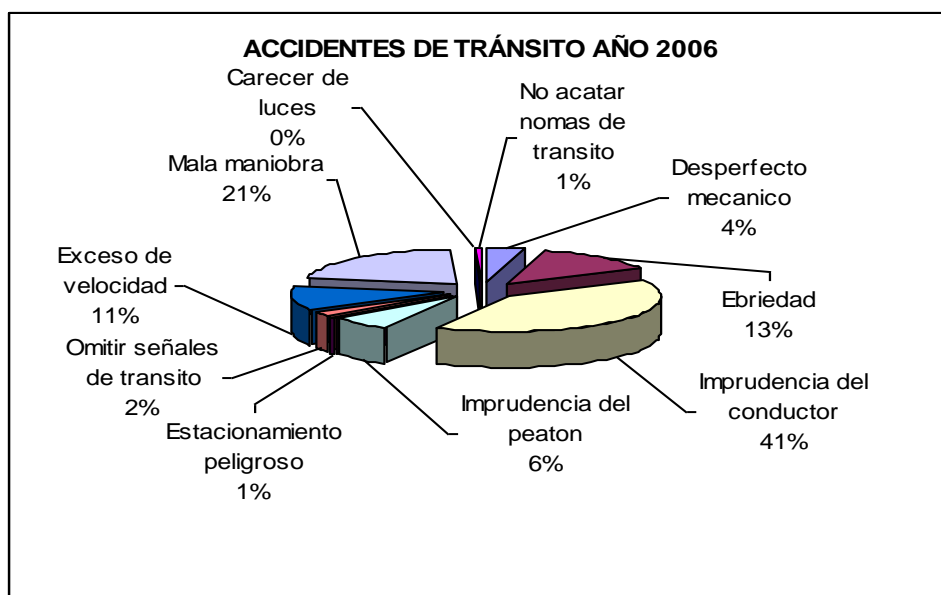


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2006

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	305
Ebriedad	1019
Imprudencia del conductor	3057
Imprudencia del peatón	464
Estacionamiento peligroso	49
Omitir señales de tránsito	171

Exceso de velocidad	856
Mala maniobra	1598
Carecer de luces	14
No acatar normas de transito	38
Total	7571

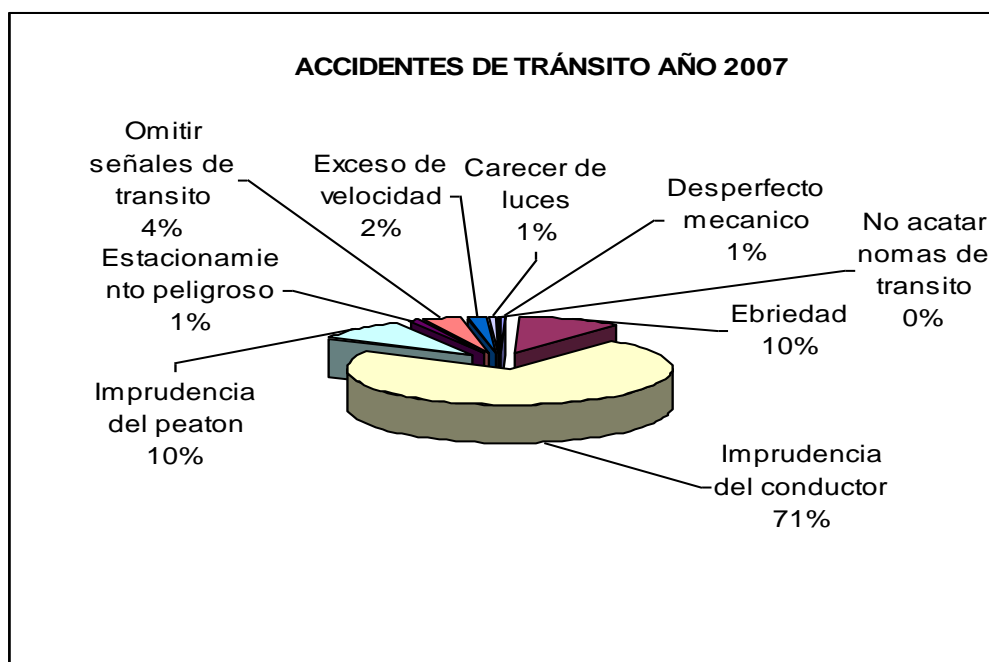


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

ACCIDENTES DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN EL AÑO 2007

DETALLE	TOTAL
Desperfecto mecánico	57
Ebriedad	908
Imprudencia del conductor	6312
Imprudencia del peatón	854
Estacionamiento peligroso	85

Omitir señales de tránsito	348
Exceso de velocidad	171
Carecer de luces	46
No acatar normas de tránsito	19
Total	8800



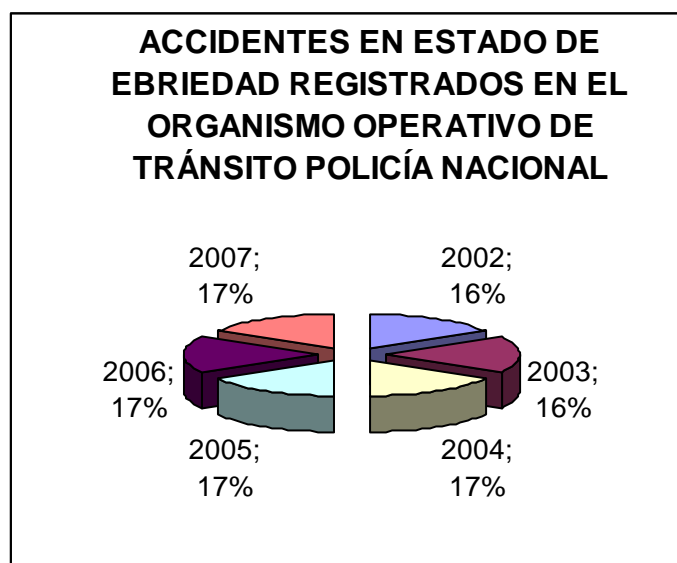
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

Para hacer una mejor apreciación se realizó un análisis porcentual relacionado a cada hecho ocurrido bajo la influencia del alcohol o sustancias los cuales arrojaron los siguientes resultados.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR ESTADO DE EBRIEDAD DESDE EL 2002 AL 2007

GESTION	DETALLE	ENE	FEBR	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEPT	OCT	NOV	DIC	TOTAL
2002	ESTADO DE EBRIEDAD	58	52	46	44	62	157	156	109	99	50	38	90	961
2003	ESTADO DE EBRIEDAD	49	30	73	45	66	60	61	44	47	25	33	43	576
2004	ESTADO DE EBRIEDAD	46	38	57	32	29	38	54	45	34	30	27	33	463
2005	ESTADO DE EBRIEDAD	85	80	85	70	96	120	150	100	50	45	50	93	1024
2006	ESTADO DE EBRIEDAD	70	65	79	65	95	143	138	96	80	50	43	95	1019

2007	ESTADO DE EBRIEDAD	75	58	43	36	58	153	146	106	87	48	40	92	942
TOTAL GENERAL		383	323	383	292	406	671	705	500	397	248	231	446	4985



Fuente: Organismo Operativo de Tránsito. La Paz - BOLIVIA

CAPITULO V

PROPUESTA DE IMPLEMENTAR NORMAS PROCEDIMENTALES AL CÓDIGO DE TRÁNSITO SOBRE EL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS POR CONDUCTORES Y TRANSEÚNTES.

5.1. De los antecedentes.

Una vez estudiada y puntualizada la teoría sobre el consumo de alcohol en conductores y transeúntes, mas la legislación nacional vigente en el Código Penal y Código de Tránsito, podemos deducir que no existen normas ni disposiciones que penalicen de manera drástica a

quienes bajo la influencia de bebidas alcohólicas ocasionen accidentes, por imprudencia y negligencia dolosa atentando contra la vida y seguridad de la población.

5.2. Propuesta de implementar Normas Procedimentales al Código de Tránsito sobre el consumo de Bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes.

La presente propuesta esta basada en consideraciones técnicas, científicas y jurídicas que se interrelacionan entre si, Puede que no sean el espíritu definido de una Ley de Tránsito y educación Vial que abarca muchos otros temas de prevención y sanciones; pero todo lo descrito nos podrá servir para entrelazar el tema que nos ocupa, en todo lo referente a la influencia de las bebidas alcohólicas.

De ahí que lo que se propone puede servir para que se incorpore a otros capítulos de ese macro proyecto, pero los procedimientos técnicos científicos propuestos en este trabajo, deben ser considerados con mucha responsabilidad.

5.2.1. Ámbito de aplicación y definiciones básicas

Se deberá contemplar en base a lo descrito a los otros componentes del anteproyecto, en lo referente al capítulo respectivo normando las relaciones y acciones entre consumidores de bebidas alcohólicas y la sociedad en su conjunto, establecer los delitos en perjuicio del individuo o individuos colectivamente y señalar el procedimiento aplicable en esta materia:

- **Consumidores de bebidas alcohólicas:** A las personas naturales que, en virtud de cualquier acto particular o colectivo, adquieran, utilicen o disfruten, como destinatarios finales, el consumo de bebidas alcohólicas.
- **Bebida alcohólica:** Líquidos potables que a la temperatura de 15° C tengan una graduación alcohólica igual o mayor de 2°GI.
- **Sociedad:** A las personas naturales o jurídicas, de carácter público o privado, que habitualmente desarrollen actividades cotidianas basadas en normas de buenas convivencias, enmarcada en nuestro territorio nacional.

- **Peatón:** Es aquella persona que se moviliza de un lugar a otro de manera mecánica natural por un camino, calle o calzada de nuestro territorio nacional ya sea individualmente o grupal.
- **Transeúnte:** Es aquella persona que se moviliza de un lugar a otro de manera mecánica natural o mecánica motorizada que se encuentra desarrollando una actividad.
- **Conductor:** Persona que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de un vehículo durante su utilización en la vía pública.
- **Vehículo:** Medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la calzada.
- **Grado de alcoholemia:** Es la concentración de alcohol en sangre o en aire expirado, esto es, la cantidad de gramos o miligramos que existen en un litro de sangre o de aire, respectivamente.
- **Sanción Económica:** Es el acto mediante el cual una autoridad policial determina un canon económico el cual deberá ser cancelado en moneda nacional o su equivalente en moneda extranjera.
- **Sanción Comunitaria:** Es el acto mediante el cual una autoridad Jurídica determina la actividad dentro del servicio comunitario a favor de la comuna a realizar por el infractor.
- **Sanción Social:** Es el acto mediante el cual un procedimiento penal o civil determina el confinamiento en un centro de reclusión de acuerdo a la gravedad del hecho suscitado.

Sólo quedaran sujetos a las disposiciones de esta propuesta, los actos jurídicos que, de conformidad a lo preceptuado en el Código de Tránsito y Código Penal u otras disposiciones legales, tengan el carácter de hechos de tránsito, hechos de vandalismo, hechos atentatorios contra la sociedad en su conjunto y daños materiales realizados por el consumidor de bebidas alcohólicas.

5.2.2. Los derechos y deberes del consumidor de bebidas alcohólicas

Son derechos y deberes básicos del consumidor de bebidas alcohólicas:

5.2.2.1. Derechos:

- La libre elección del consumo de bebidas alcohólicas.
- El derecho a la participación de reuniones sociales de confraternización y esparcimiento enmarcado dentro de las costumbres de cada lugar del territorio nacional.
- El no ser discriminado arbitrariamente por parte de autoridades y legisladores.
- El derecho a la seguridad en el consumo de bebidas alcohólicas, a la protección de la salud, la integridad física y el resarcimiento de daños causada por terceros.
- La reparación e indemnización adecuada y oportuna de todos los daños materiales y morales en caso de incumplimiento a lo dispuesto en esta ley, y el deber de accionar de acuerdo a los medios que la ley le franquea, y
- La educación para un consumo responsable.

5.2.2.2. Deberes y obligaciones:

- El deber de evitar los riesgos que puedan afectar a terceras personas por la irresponsabilidad del mismo.
- El deber de consumir bebidas alcohólicas dentro de las normas de buena convivencia social.
- La obligación de cumplir las sanciones y penalizaciones de la presente ley.
- El deber de no poner en riesgo su integridad personal por estar bajo la influencia del alcohol y de otras sustancias.
- El deber de denunciar y comunicar a las autoridades pertinentes sobre los actos relacionados a esta materia.

Los derechos establecidos deberán ser irrenunciables anticipadamente por los consumidores.

5.2.3. De las organizaciones para el cumplimiento de la presente propuesta de ley.

Las organizaciones para el cumplimiento de la presente propuesta:

La Policía Nacional y Honorables Alcaldías Municipales, previa comunicación e incorporación

de la Unidades de Control, Penalización y Recaudación de Infracciones, en la estructura orgánica de la unidad de seguridad ciudadana de la Honorable Alcaldía Municipal (Mediante escritura pública para el registró de su existencia. Además, pueden ser disueltas por sentencia judicial, o por disposición de la Ley, a pesar de la voluntad de sus miembros).

Las organizaciones sólo podrán ejercer las siguientes funciones:

- Difundir el conocimiento de las disposiciones de y sus regulaciones complementarias;
- Hacer cumplir las sanciones y penalización.
- Recaudar, registrar y declarar las sanciones pecuniarias estipuladas.
- Adquirir y dotar a la Policía Nacional elementos y equipos para el control del consumo de bebidas alcohólicas en los conductores, transeúntes y peatones. En base a la Ley SAFCO 1178 y sus Normas Básicas del Sistema.
- Elaborar y coordinar actividades comunitarias para el desarrollo de las mismas por los infractores.
- Proporcionar a la Policía Nacional unidad de Transito los antecedentes de infracción e incumplimiento datos de los vehículos, nombres e infracción para su captura.

Las organizaciones que detallamos, bajo ningún caso podrán:

- Desarrollar actividades lucrativas;
- Incluir como asociados a personas jurídicas que se dediquen a actividades empresariales;
- Percibir ayudas o subvenciones de empresas o agrupaciones de empresas que suministren bienes o servicios a los consumidores;
- Realizar publicidad o difundir comunicaciones no meramente informativas sobre la materia.

No podrán ser integrantes de la estructura orgánica de la unidad mencionada:

- El que hubiere sido declarado culpable de los delitos señalados en el código penal.

- El que hubiere sido condenado por delito contra la propiedad o la sociedad por delitos sancionado con pena aflictiva, por el tiempo que dure la condena.
- El que hubiere sido sancionado como reincidente de denuncia temeraria o por denuncias temerarias reiteradas.

5.2.4. Del Nivel de Alcohol en la Sangre

El nivel de alcohol en la sangre permitido y sancionado para la conducción y o movilización deberá estar en los siguientes rangos o grados según la siguiente tabla:

Tasa de alcoholemia genérica

CONDUCTOR	TASA EN AIRE	TASA EN SANGRE
Categoría A Y P	0,25 mg/l	0,5 g/l
Categoría B y C	0,15 mg/l	0,3 g/l

Estas cantidades de Alcohol Representa en estas Tasas:

En un hombre de aproximadamente 70 Kg. de peso:

Hombre de 70 Kg.	0.3 gr./l. de sangre	0.5 gr./l. de sangre
Cerveza	1 lata	2 latas
Vino	1.5 vasos	2.5 vasos
Whisky	1 vaso	2 vasos

En una mujer de aproximadamente 60 Kg. de peso:

Mujer de 60 Kg. 0.3 gr./l. de sangre 0.5 gr./l. de sangre

Cerveza	0.5 a 1 lata	2 latas
Vino	1 vaso	2.5 vasos
Whisky	0.5 a 1 vaso	2 vasos

5.2.4.1. Del test de alcoholemia

1.- El test de alcoholemia será realizado por peritos especializados sean estos de Laboratorio científico de la Policía Nacional o del IDIF.

2.- Toda persona que sea encontrada bajo la influencia de alcohol deberá someterse voluntariamente al test de alcoholemia a sola solicitud de la autoridad.

3.- En caso de rechazo o negación la autoridad involucrada en dicha revisión procederá al arresto y se tomara como aceptación del delito.

4.- Cuando un conductor, ha ingerido alcohol en pocas cantidades y al realizar la prueba de alcoholemia, supera la tasa permitida.

4.- Cuando un peatón y transeúnte superen la tasa permitida que dispone esta ley y se encuentre en vías publicas exhibiendo o en vehículo estacionado con exposición y consumiendo bebidas alcohólicas y otras sustancias serán sancionados y penalizados

5.2.5. De las penalizaciones, sanciones e infracciones

En primera instancia:

1.- Toda persona que se encuentre conduciendo un vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas que supere la tasa de alcoholemia permitida, según lo expuesto anteriormente;

deberá ser penalizado con privación de de libertad de 48 horas en dependencia de la Unidad Operativa de Transito (CARCELETA) dependientes de la Policía Nacional, y por el Juez Cautelar de Tránsito.

2.- El vehículo en el cual ha sido detenido el infractor deberá ser remitido al organismo operativo de transito para su custodia por el tiempo de 48 horas, cumpliendo con las siguientes condiciones para su devolución:

- a) Cancelación del traslado a dependencia de transito.
- b) Cancelación de parqueo y/o estacionamiento del vehículo
- c) Cancelación de Tres sueldos Mínimos Nacionales. A favor del organismo operativo de Tránsito.

3.- La penalización referente a los hechos de tránsito cuyo resultado diera la muerte, o daños materiales serán sancionados con la Ley 1768 "Código Penal" en los artículos 270 - 271 - 272 - 273 - 274 - 275.

En segunda instancia:

1.- Toda persona que incurriera por segunda vez en lo descrito anteriormente será penalizada con:

- a) Con la reclusión física del infractor y vehículo de 72 horas.
- b) Cancelación de los incisos a y b de lo descrito anteriormente en la primera instancia.
- c) Desarrollo de Trabajos Comunitarios.

En caso que la persona o implicado desee cancelar de manera económica las horas de trabajo comunitaria será de Un Salario Mínimo Nacional.

2.- Por la reincidencia de las faltas o delitos, se dispone la retención de la licencia de conducir

por un periodo de tiempo de 6 meses calendarios.

En tercera instancia:

1.- Toda persona que incurriera por tercera vez, será penalizada con:

- a) La reclusión física corporal del actor o agente del delito de 1 a 3 años de acuerdo a la gravedad del delito o delitos conexos.
- b) La pérdida de la licencia de conducir por el periodo de reclusión. Previos cursos en centros de rehabilitación para alcohólicos.
- c) El retiro del vehículo se podrá realizar cumpliendo con lo descrito en el numeral 2 de la sanción en primera instancia.

5.2.6. Responsabilidad por incumplimiento a la ley.

1.- Constituirá infracción a las normas, el cobro de un precio superior al exhibido, el infractor tendrá derecho a la reposición y/o devolución del excedente que haya pagado en exceso, previa presentación de las boletas de cobranza.

2.- El incumplimiento a las actividades del Trabajo Comunitario por parte del infractor impuestas por la Unidad de Control y Penalización dependientes de la H.A.M., será sancionado con la realización de mas horas de trabajos comunitarios.

3.- El consumidor de bebidas alcohólicas que haya sido penalizado con lo descrito en los numerales anteriores y se encuentre conduciendo un vehículo sin portar la licencia de conducir en el periodo de retención de la misma, será pasible al retiro definitivo de la licencia de conducir.

5.2.7. Disposiciones especiales

Existencia de disposiciones, que normen el trabajo de prevención sobre el exceso consumo de bebidas alcohólicas por conductores y transeúntes a través de la información y publicidad.

5.2.7.1. Información y publicidad

La publicación de folletos, afiches, y normas de seguridad referentes en la presente propuesta, estará a cargo de la H.A.M, de los recursos disponibles que genere los cobros, con el fin de promover la disminución del consumo del alcohol.

La Unidad Operativa de Transito esta encargada de la capacitación a su personal en materia de control de consumo de bebidas alcohólicas, como a la capacitación de la utilización de elementos y equipos para realizar las diferentes pruebas o test de alcoholemia.

5.2.8. Del procedimiento a que da lugar la aplicación de la presente propuesta.

1.- Será competente para hacer cumplir dichas sanciones el fiscal adscrito a la materia, donde se hubiere cometido la infracción o dado inicio a su ejecución. Así como para cumplir con las penalización sobre la sanción comunitaria (TRABAJOS COMUNITARIOS) en la UNIDAD DE CONTROL PENALIZACIÓN Y RECAUDACIÓN DE INFRACCIONES dependientes de las honorables alcaldías municipales. Quien dará a conocer sobre las actividades y trabajos comunitarios a ser desarrollados por el infractor bajo la supervisión documental y ocular de un agente de seguridad ciudadana.

2.- La acusación deberá presentarse por escrito. Y una vez recibida la acusación, por el juez de sentencia de turno, el cual decretará una audiencia oral de juicio que se desarrollara, conforme al reglamento del código procesal penal.

3.- Las cuestiones accesorias al juicio pero que requieran de un pronunciamiento especial deberán ventilarse y fallarse en la audiencia oral a que hace referencias el anterior numeral o en una posterior que se fije para estos efectos. En este último caso, ella no podrá tener lugar en un plazo superior a cinco días contados desde la última audiencia.

4.- Rendida la prueba o practicadas las medidas para mejor resolver que se decreten, el Juez deberá fallar la causa dentro de la audiencia oral a aquél en que se haya notificado por el estado diario la resolución que cite a las partes a oír sentencia.

5.- Una vez ejecutoriada la sentencia el procesado deberá ser remitido a las instalaciones carcelarias, para el cumplimiento de las horas de arresto según las características de la penalización.

6.- Una vez cumplido el arresto por parte del infractor el procesado deberá cancelar al Organismo Operativo de tránsito la multa estipulada.

7.- La UNIDAD DE CONTROL PENALIZACIÓN Y RECAUDACIÓN DE INFRACCIONES deberá presentar ante el Juez la lista de Trabajos Comunitarias a desarrollar por el infractor para su cumplimiento en el plazo establecido, en caso que este desee cancelar de manera económica, deberá apersonarse a las dependencias del Organismo Operativo de tránsito para el pago del monto estipulado en la presente ley, posteriormente se deberá presentar dicha boleta ante el juez.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Al concluir la presente investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

PRIMERA

El trabajo de Monografía nos ha permitido establecer la falta de una normatividad específica que regule las relaciones entre los que consumen bebidas alcohólicas y la sociedad en su conjunto, dado que la persona y personas se ven desamparadas tanto institucionalmente como legalmente y que cotidianamente se violan los derechos de las mismas.

SEGUNDA.

La ambigüedad del Código Penal y el Código de Tránsito en nuestro país hace que cada día se violen los derechos tanto de los que consumen bebidas alcohólicas como de aquellos que sufren consecuencias por estos. Esto hace que de acuerdo al análisis y la investigación llevada adelante la Propuesta sea una respuesta positiva a esta falencia legal en nuestro país.

TERCERA

De acuerdo al análisis realizado respecto a si las personas de nuestra sociedad se verían favorecidas si existieran parámetros de actuación y castigo hacia los infractores protegiendo la seguridad ciudadana para hacer respetar sus derechos y frenar el excesivo consumo de bebidas alcohólicas, el resultado fue positivo ,dado que en materia de protección a la seguridad colectiva en el país lamentablemente no existen disposiciones que de manera concreta prevean y eviten los abusos a los cuales la sociedad esta sometida diariamente sin que los infractores sean sancionados de manera adecuada y oportuna

CUARTA

Al tratar de comprender el proceso evolutivo y la interrelación entre el individuo, las normas y la sociedad, se llego a la conclusión que el ritmo del desarrollo tecnológico evolutivo educativo así como la economía en decadencia que atraviesa nuestro país, generan situaciones difíciles de controlar más aún cuando se trata de encarar la protección de la sociedad en su conjunto y de los individuos particularmente.

QUINTA

Al analizar la legislación comparada fue posible establecer que en casi todos los países estudiados sus legislaciones establecen un conjunto de normas específicas para combatir de manera efectiva los abusos que se cometen en la relación al consumo de bebidas alcohólicas y sus consecuencias, mientras que en Bolivia, Ecuador, Paraguay y otros, de manera similar a la

nuestra el tema no, ha sido aún tratado con la seriedad jurídica que ameritan los daños que produce.

RECOMENDACIONES

PRIMERA

Se recomienda poner atención a la propuesta de manera tal que viabilice institucionalmente y legalmente los instrumentos necesarios para poner un alto a los atropellos que se cometen contra los derechos particulares y colectivos.

SEGUNDA.

Uno de los temas mas importantes de la SEGURIDAD CIUDADANA es el respeto a la vida y la igualdad, la más importante quizás, es la de CREAR NUEVAS FORMAS de accionar ante los Tribunales de Justicia, de tal manera que los distintos grupos humanos, entre los que destacan los consumidores de bebidas alcohólicas conozcan las sanciones al exceso consumo de estos y puedan concientizar que unas copas demás le traerán problemas sociales y económicos al individuo y a su entorno.

TERCERA.

Urge y de manera fundamental EL FORTALECIMIENTO LEGAL, para la prevención del consumo de alcohol con el fin de precautelar la SEGURIDAD INTEGRAL DE LA SOCIEDAD.

CUARTA.

Mientras no se posean dichas herramientas legalmente instituidas en LEYES Y NORMAS, los CONSUMIDORES DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS irán en proliferación y gran crecimiento de faltas de moral a la sociedad y a sus seres cercanos.

BIBLIOGRAFÍA

BABOR, J.E Ibarz J. “Química General Moderna”. Barcelona: Marin S.A. 1972

BROCK, Historia de la Química. Madrid: Alianza Editorial, Colección, ciencia y Tecnología.

ALARCÓN Olguín, Víctor y Bermúdez, Ubléster Damián (1988). Orden jurídico y Seguridad nacional. Crítica jurídica. N° 9. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla, pp. 83-95

FREIXA, F (1078). Breve historia de la destilación

GACETA oficial de Bolivia. Ley Orgánica de la Policial Nacional, abril de 1985.

BOLIVIA Constitución Política del Estado boliviano.

BOLIVIA Código de tránsito Decreto ley No. 1013

BOLIVIA Declaración Universal de los Derechos Humanos

BOLIVIA Código Penal Según Ley N" 1768 de Modificaciones al Código Penal

BOLIVIA Reglamento del Código de Tránsito.

CAMPILLO Sainz José. Derechos fundamentales de la persona humana, derechos sociales. Comisión Derechos Humanos, México, 1995.

DICCIONARIO Porrúa de la Lengua Española (1981). México.

OCEANO uno, Diccionario Enciclopédico Ilustrado Edición 1993.

OSSORIO Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Editorial Heliasta 2003

VASQUEZ, Ferreira, Roberto A. "Protección y Defensa del Consumidor" Buenos Aires 1994

VENEZUELA Ley De Tránsito Y Transporte Terrestre

CHILE .Ley de Tránsito

ARGENTINA .Ley Tránsito 11430

FUNDACION MAPFRE Y UNIVERSIDAD DEL SALVADOR (IPD) .Primera jornada Internacional sobre la incidencia de las adicciones al alcohol y las drogas en el ámbito laboral.

GOLD. Philip Anthony. Seguridad de tránsito. Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes 1998

COSTA RICA. Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de obras públicas y transporte. Memoria del plan nacional de prevención de accidentes: 1995 – 2000. Primera edición 1997.

NICARAGUA. Ley 431 Régimen de circulación Vehicular e infracciones de transito.

PAGINAS WEB

www.Fmbolivia.com.bo

<http://www.lostiempos.com>

www.accidentesquepasan.blogspot.com

www.geocities.com/teoriadeldelito

ANEXOS

**Accidente de tránsito deja dos muertos y seis heridos en
La Paz – Bolivia**



La Paz, (FmBolivia).- Dos personas fallecieron y seis resultaron heridas en un accidente de tránsito en la localidad de Villa Cotoña, a 110 kilómetros de la ciudad de La Paz, informó hoy el Organismo Operativo de Tránsito de la sede de Gobierno.

El hecho se produjo el pasado sábado al promediar las 09.30 horas cuando el camión marca GMC color rojo, sin placa de control ni Soat, conducido por Braulio Calle Mamani, que no portaba licencia de conducir, se embarrancó en el sector de Chiakhata ubicado en la comunidad de Villa Cotaña, cantón Cohoni de la provincia Murillo del departamento de La Paz.

De acuerdo a un informe preliminar se presume que las causas del accidente es porque el conductor, que falleció en el incidente, se encontraba en estado de ebriedad, por lo que perdió el control del motorizado en una de las curvas y se embarranco a una profundidad de aproximadamente 145 metros.

Los familiares de las personas fallecidas y heridas no permitieron que el personal de la División Accidentes de Tránsito tomara las muestras de sangre del conductor e impidieron que el camión siniestrado sea movido del lugar del accidente.

Personas Fallecidas Braulio Calle Mamani (39) conductor y Amalia Mamani Colque de Chambi (49)

Personas Heridas Lola Mamani Callizaya (30), Claudia Mamani Castillo (15), David Huanca (17), Rosa Quispe Poma (22), Primitivo Quispe Poma (30), Eugenia Fernández (20)

<http://www.lostiempos.com>

PROPUESTA | LA IMPRUDENCIA DE LOS CONDUCTORES Y LAS INCLEMENCIAS CLIMÁTICAS PROVOCARON, EL VIERNES PASADO, CUATRO ACCIDENTES EN LA PAZ DONDE MURIERON SEIS PERSONAS

Impulsan Ley de Transporte para prevenir accidentes

La Paz | La Prensa .- El Gobierno se comprometió anoche a "impulsar" normas de control y supervisión del transporte público, ante la ola de accidentes de tránsito generada por la negligencia de los conductores o el mal estado de los carros.

El viceministro de Justicia, Carlos Alarcón, dijo que la Superintendencia de Transportes tiene facultades para proponer medidas de regulación y que iniciativas en ese sentido "la vamos a aprobar, a la brevedad posible" y de otras normas "conducentes a mejorar el transporte terrestre".

El superintendente interino, Erick Larrazábal, había dicho que, desde 1999 y 2004, esta oficina envió, en seis oportunidades, al Ejecutivo un proyecto de decreto supremo para el control del transporte de larga distancia, pero hasta la fecha no fue resuelto.

A la reacción del Poder Ejecutivo se sumó la de parlamentarios, como la de Fernando Rodríguez, del Bloque Patriótico, y Teresa Paz, del MNR, que decidieron alentar la aprobación de la Ley del Transporte y motivar el respeto a las normas de tránsito.

El alcalde de La Paz, Juan del Granado, tras verificar el accidente de un bus en la autopista, con 24 heridos, dijo que acabaría con la "masacre vial", mediante la ejecución de un plan municipal preventivo.

El 7 de enero, un chofer, en aparente estado de ebriedad, provocó un accidente de magnitudes sobre la carretera Oruro-La Paz, con el saldo de 25 muertos y 54 heridos.

El viernes, en contadas horas, cinco hechos de tránsito en El Alto, La Paz, Caranavi y en Yungas dejaron el saldo de siete fallecidos y 80 heridos. Y ayer, un bus se "encunetó" en la carretera Santa Cruz-Cochabamba. Ocasiónó 11 heridos.

La Superintendencia de Transportes y el Viceministerio de Transportes se desentendieron de la responsabilidad de la regulación y control de los transportistas, aduciendo "vacíos legales" en la materia.

El presidente del Colegio de Abogados de La Paz, Walker San Miguel, dijo que las normas de tránsito son obsoletas y que, por ejemplo, el Código de Tránsito data de hace 30 años.

Propuso la aprobación de normas severas para mejorar, garantizar y supervisar el transporte de pasajeros.

La Asamblea de Derechos Humanos salió en defensa de los usuarios y demandó el "endurecimiento" de las sanciones para los conductores que provoquen accidentes atribuibles a su entera responsabilidad.

La misma opinión es compartida por el fiscal adscrito a la Policía de Tránsito de La Paz, Luis Calvimontes.

Afirmó que las sanciones establecidas "son muy blandas" y que por ellos corresponde modificar el Código Penal en cuanto se refiere a los delitos que cometen los conductores.

El Viceministro de Justicia afirmó que "es importante aprobar un sistema de control de calidad para el transporte terrestre, como el que se tiene para los pilotos de avión, a quienes se les somete a análisis rigurosos, tanto físicos como psicológicos".

"Me parece -dijo- que no estamos teniendo ni ejerciendo un control adecuado".

CIFRAS

En Bolivia ocurren 2,5 accidentes de tránsito por hora y al día hay 55.

De los cien mil accidentes desde 1999, la mitad fueron por colisiones.

El choque a objeto fijo y los atropellamientos son las siguientes causas.

En los últimos dos días hubo 7 muertos y 91 heridos en seis accidentes.

La Súper de Transportes dice que no tiene una norma que le permita controlar.

Tránsito sostiene que hace lo que puede para vigilar a los conductores.

El Ministerio de Transportes señala que no tiene potestades sobre el tema.

El Alcalde de La Paz ve una "masacre en las carreteras"

Los reclamos exigen un "control de calidad" de quienes se ponen al volante

Fuente: EL Diario

***ACCIDENTES DE AUTOS POR CONDUCTORES EN ESTADO DE
EBRIEDAD EN BOLIVIA - LA PAZ***

Tránsito lanza campaña para prevenir accidentes por consumo de alcohol

Ante los altos índices de accidentes de tránsito registrados en la ciudad de El Alto, protagonizados por conductores en estado de ebriedad; el Organismo Operativo de Tránsito lanzará en los próximos días la campaña “Alcohol al volante, peligro constante”.

La información fue proporcionada por el director de la institución, Cnl. Ramiro Vera Loza, quien señaló que Tránsito, ha visto con mucha preocupación el aumento de accidentes automovilísticos, en los cuales se ven involucrados conductores en estado de ebriedad.



Lanzan campaña para prevenir accidentes de tránsito, por consumo de bebidas alcohólicas.

“Los accidentes de tránsito, protagonizados por conductores ebrios, ha aumentado alarmantemente, y como consecuencia de estos hechos se tiene bastante dolor y luto en la familia boliviana, principalmente alteña”, dijo al señalar que por esta situación la campaña implementará actividades de educación e información para los conductores.

La iniciativa, dijo, tiene la finalidad de prevenir los accidentes a consecuencia del consumo de alcohol, “de esa manera trataremos de llegar principalmente a los conductores para ver si podemos evitar más hechos de tránsito” mencionó el Cnl. Vera.

CAMPAÑA

Asimismo, la autoridad dio a conocer que la campaña “Alcohol al volante, peligro constante” comprende diferentes fases; una de las principales está en la elaboración de afiches, pasacalles, propagandas y spots publicitarios, mediante los medios de comunicación, a través de los cuales se llegará a la población.

El lanzamiento de la campaña, si no existen inconvenientes, está previsto para los primeros días de septiembre. “Al momento estamos trabajando en ultimar detalles para que esta campaña tenga resultados positivos” añadió.

SANCIONES

Por otra parte el Director de Tránsito dio a conocer que las sanciones a conductores que son encontrados conduciendo en estado de ebriedad son muy frágiles, ya que no tienen ninguna incidencia en la conducta.

El Código Nacional de Tránsito, sanciona por primera vez al conductor en estado de ebriedad con una multa pecuniaria que llegan a los 200 bolivianos; por segunda vez, es la suspensión por

el lapso de 1 año; y si el conductor es encontrado conduciendo en estado de ebriedad por tercera vez es la suspensión definitiva.

“El Código Penal, en su artículo 261 en homicidio, lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito, sanciona estas conductas, pero no se lo hace en forma preventiva, sino cuando lamentablemente el hecho de tránsito ha sido consumado. Creemos que estas faltas deberían ser sancionadas preventivamente” finalizó Vera.

Por otra parte, se conoce que se presentó un Proyecto de Ley del Nuevo Código de Tránsito al Parlamento; sin embargo se está a la espera de que el mismo sea tomado en cuenta.

