

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES, SEMINARIO Y TESIS



TESIS DE GRADO

**“ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL
PEATÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU
ANEXIÓN AL ARTÍCULO 261 BIS DEL CÓDIGO
PENAL BOLIVIANO”**

Universitario : Juan Carlos Honorio Mamani

Tutor : Dr. Oswaldo Zegarra Fernández

LA PAZ – BOLIVIA

- 2021 -

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a Dios, quien supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

AGRADECIMIENTO

A:

Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

Mis hijos CARLOS, ALEXIS Y JILLIAN, por ser la luz de mi vida, que han sido el impulso durante toda mi carrera y el pilar principal para la culminación de la misma, que con el apoyo constante y amor incondicional.

“ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL PEATÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU ANEXIÓN AL ARTÍCULO 261 BIS DEL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO”

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	I
AGRADECIMIENTO.....	II
RESUMEN ABSTRAC.....	III
1. ENUNCIADO DEL TEMA DE LA TESIS.....	1
2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
3. PROBLEMATIZACIÓN.....	1
4. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS.....	3
4.1. DELIMITACIÓN TEMPORAL.....	3
4.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	4
5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA TESIS.....	4
6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	6
6.1. OBJETIVO GENERAL.....	6
6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	7
7. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN.....	7
8. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN.....	9
8.1. VARIABLES, IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE VARIABLES.....	10
8.2. VARIABLE INDEPENDIENTE.....	10
8.3. VARIABLE INDEPENDIENTE.....	10
9. UNIDAD DE ANÁLISIS.....	10
10. MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	11
10.1. MÉTODOS GENERALES.....	11
10.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO.....	11
10.1.2. MÉTODO INDUCTIVO.....	11

10.1.3. MÉTODO SINTÉTICO.....	12
10.1.4. MÉTODO ANALÍTICO.....	12
10.1.5. MÉTODO DIALECTICO.....	12
10.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS.....	12
10.2.1. MÉTODO TEOLÓGICO.....	12
10.2.2. MÉTODO GRAMATICAL.....	12
10.2.3. MÉTODO EXEGÉTICO.....	12
10.2.4. MÉTODO DOGMATICO.....	13
10.2.5. MÉTODO HERMENÉUTICO.....	13
10.2.6. MÉTODO JURÍDICO.....	13
10.2.7. MÉTODO ESTADÍSTICO.....	13
11. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	13
11.1. INVESTIGACIÓN ANALÍTICO.....	13
11.2. INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA.....	14
12. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	14
INTRODUCCIÓN.....	15

CAPITULO I

MARCO HISTÓRICO

1.1. ANTECEDENTES REMOTOS.....	18
1.2. GRECIA.....	26
1.3. CHINA.....	26
1.4. ROMA.....	27
1.5. INGLATERRA Y FRANCIA.....	27
1.6. ESPAÑA.....	28
1.7. ALEMANIA.....	28
1.8. ESTADOS UNIDOS.....	28

1.9. CRONOLOGÍA DE LA EVOLUCIÓN DE LOS VEHÍCULOS DURANTE EL SIGLO XX.....	29
1.10. PRIMER AUTOMÓVIL EN BOLIVIA.....	29

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. MARCO CONCEPTUAL.....	30
2.1.1. ACCIDENTE.....	30
2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	32
2.2.1. CLASIFICACIÓN EN EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	32
2.2.1.1. ACCIDENTES DOLOSOS.....	32
2.2.1.2. ACCIDENTES CULPOSO.....	32
2.2.1.3. ACCIDENTES FORTUITOS.....	32
2.2.2. Clasificación de acuerdo a criterios normales por su situación.....	32
2.2.2.1. Por su resultados.....	33
2.2.2.2. Por el número de vehículos implicados.....	32
2.2.2.3. por el modo que se producen.....	33
2.3. ELEMENTOS DEL ACCIDENTE.....	34
2.3.1. La vía.....	34
2.3.2. El vehículo.....	34
2.3.3. El factor humano.....	34
2.3.4. El medio ambiente.....	35
2.4. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	35
2.4.1. Definición de causa.....	36
2.4.2. Clasificación de las causas de los accidentes de tránsito.....	36

2.4.2.1. Desde el punto de vista de la investigación de los accidentes.....	36
2.4.2.2. Desde el punto de vista de la conducta, comportamiento y situación de los elementos de tránsito.....	37
2.4.2.3. Desde el punto de vista del código nacional de tránsito.....	38
2.5. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS ACCIDENTES.....	38
2.5.1. Impacto económico.....	39
2.5.2. Impacto social.....	40
2.6. RESPONSABILIDADES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	41
2.6.1. Responsabilidad penal.....	41
2.6.2. Responsabilidad penal del peatón.....	42
2.6.2.1. Concepto de peatón.....	42
2.6.2.2. Comportamiento de los peatones en las vías.....	43
2.7. TIPO DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES.....	46
2.7.1. Causas de los accidentes provocados por los peatones.....	47
2.7.1.1. Negligencia.....	47
2.7.1.2. Imprudencia.....	47
2.7.1.3. Inobservancia de las normas de tránsito.....	48
2.7.1.4. Perfil psicológico del peatón imprudente.....	48
2.8. ALGUNAS CONDICIONES DEL RIESGO DEL PEATÓN EN LAS VÍAS.....	50
2.8.1. Alcohol.....	50
2.8.2. Fármacos.....	51
2.8.3. Tensión.....	51
2.8.4. Cuando el peatón causante del accidente se da a la fuga.....	52

CAPITULO III

MARCO JURÍDICO

3.1. LEGISLACIÓN NACIONAL.....	57
3.2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	58
3.3. CÓDIGO PENAL.....	59
3.4. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA BOLIVIANA.....	61
3.5. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	62
3.6. REGLAMENTO DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	64
3.7. LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO URBANO.....	68
3.8. LEGISLACIÓN COMPARADA.....	69
3.8.1. LEGISLACIÓN DE LA REPUBLICA DE ARGENTINA.....	69
3.8.2. LEGISLACIÓN DE LA REPUBLICA DE PERÚ.....	69
3.8.3. Similitudes y diferencias entre las legislaciones penales del Perú y la Argentina con nuestra.....	71

CAPITULO IV

MARCO PRÁCTICO

DEMOSTRACIÓN DE LAS HIPÓTESIS

4.1. INTRODUCCIÓN.....	74
4.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	75
4.3. FUNDAMENTACIÓN ESTADÍSTICA.....	77
4.4. VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	78
4.5. ENCUESTAS.....	79
4.5.1. Interpretación de las preguntas efectuadas en la encuesta.....	81
4.6. ENTREVISTA.....	87

4.7. FUNDAMENTACIÓN INSTITUCIONAL Y PERSONAL DEL TESISISTA.....	88
---	----

CAPITULO V

CASUÍSTICA SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

5.1. FUNDAMENTACIÓN PRACTICA.....	92
5.2. CIFRAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	92
5.3. CASUÍSTICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS PEATONES.....	93

CAPITULO VI

PROPUESTA DE LEY QUE IMPLEMENTA EL ARTÍCULO 261 BIS

(HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS POR EL PEATÓN)

6.1. ANTECEDENTES.....	99
6.2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	100
ANTEPROYECTO DE LEY.....	102

CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES.....	105
7.2. LOGROS OBTENIDOS.....	105
7.3. RECOMENDACIONES.....	109
BIBLIOGRAFÍA.....	111
ANEXOS I, II, III, IV, y V.	

RESUMEN ABSTRAC

La presente tesis se refiere al vacío jurídico existente en nuestra normativa legal respecto a la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito, asimismo, la necesidad imperiosa de incorporar el Artículo 261 bis al Código Penal Boliviano para establecer la responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito, por este motivo es importante tener muy claro el concepto de accidente de tránsito, la clasificación de estos y los elementos que intervienen en un accidente como causa de los mismos y además se debe medir el impacto económico y social de los accidentes de tránsito y sobre todo la responsabilidad del que ha sido causante dicho accidente.

En la presente tesis también consideramos los aspectos legales que tiene que ver con esta problemática como ser lo que señala nuestra Constitución Política del Estado, el Código Penal, la Ley Orgánica de la Policía Boliviana, el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento.

De la misma forma, es muy importante realizar un sondeo de opinión sobre este importante tópico mediante encuestas y entrevistas y sobre todo otro parámetro que puede darnos una clara idea del vacío jurídico existente en nuestra normativa legal, para así poder establecer la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito. Las estadísticas muestran de manera real las causas de los accidentes de tránsito en nuestro medio, todo esto para poder formular una propuesta realista para incorporar en el Código Penal Boliviano elementos que mejoren la legislación penal al respecto. Asimismo, es importante que nuestra propuesta alcance al Código de Tránsito y su Reglamento para poder implementar la normativa actual haciéndola más científica y sobre todo más completa y adecuada a nuestra realidad actual, pues se debe tomar en cuenta todos los aspectos que rodean y causan los accidentes de esa naturaleza.

1. ENUNCIADO DEL TEMA DE LA TESIS

“ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL PEATÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y SU ANEXIÓN AL ARTÍCULO 261 BIS DEL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO”

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

En la actualidad una de las temáticas de mayor relevancia en seguridad vial son los accidentes de tránsito. En nuestra sociedad, es común escuchar constantemente a los medios de comunicación, escritos y audiovisuales, que se produjeron hechos de tránsito en alguna calle, carretera o cualquier arteria caminera de nuestro país, como responsables de estos hechos los medios de comunicación y la sociedad en general señalan casi por efecto automático a los conductores, empero no hacen mención a la participación de los peatones, quienes según las estadísticas del Organismo Operativo de Transito, también son causantes de los hechos de tránsito, sea esta por imprudencia, negligencia e inobservancia de las leyes y reglamentos de tránsito, sin embargo debido al vacío jurídico y toda vez que nuestra normativa penal a la fecha no precisa la sanción penal para los peatones, los mismos quedan impunes, por esa razón la presente investigación estará dirigida particularmente a establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de Tránsito, tomando en cuenta que de todo accidente u hecho de transito emergen dos responsabilidades, una responsabilidad penal y una responsabilidad civil.

3. PROBLEMATIZACIÓN

El accidente de tránsito, entendiéndolo en forma muy general, como “Acontecimiento producido por uno o más vehículos y/o peatones con consecuencia de daños para las personas o bienes involucrados en él”, es sabido que constituye un grave problema social y económico.

Esta pandemia mundial lamentablemente, ya se ha convertido en una noticia rutinaria, en todos los medios de comunicación social, con las gravísimas consecuencias por todos conocidas. Hay factores preponderantes en su incidencia como son: El incremento del parque Automotor, la correspondiente cuota de nuevos conductores y el crecimiento lento de las vías de circulación.

En ese sentido, surgen muchas interrogantes frente a las situaciones legales que ocurren en los accidentes de tránsito, como ser:

- ¿La sobrepoblación y la falta de legislación en el tema de seguridad vial, serán factores que incrementan el número de accidentes de tránsito?
- ¿Serán imprescindiblemente los conductores responsables de los accidentes de tránsito?
- ¿Qué papel juegan los peatones en los accidentes de tránsito?
- ¿Los peatones son personas totalmente inocentes y víctimas de estos accidentes?
- ¿Cómo actúa los organismos policiales y jurídicos para establecer las responsabilidades de conductores y peatones?
- ¿Qué medidas preventivas se pueden aplicar para evitar los accidentes de tránsito?
- ¿Es necesario realizar reformas al Código de Transito y al Código Penal que nos permitan un mejor procesamiento de conductores, peatones y otros que resulten culpables de accidentes de tránsito con muertos y heridos?

Una de las principales tareas que deberían proponerse el Estado y la Sociedad en su conjunto, es evitar que se susciten más accidentes de tránsito que enlutan permanentemente a las familias bolivianas, pero este hecho no es una tarea automática y no se reduce solo al colocar más policías en las vías públicas, radares en los caminos o reguladores viales y Cebras, sino tiene que ver con la educación y culturización de la ciudadanía en general al respecto de sus derechos y obligaciones, ya sea siendo peatón o conductor. Además tiene que ver con tener un marco jurídico claro y coherente al respecto, para lo cual es pertinente

proyectar y presentar ante el órgano legislativo del Estado Plurinacional de Bolivia, proyectos de ley que regulen estos vacíos jurídicos, a fin de que los administradores de justicia, tengan claramente establecido la normativa penal al momento de determinar las responsabilidades en accidentes de tránsito.

Ciertamente, la responsabilidad frente a los accidentes de tránsito es también competencia de los órganos encargados de proponer y elaborar las leyes, ya que son ellos que deben orientar el trabajo de los operadores legales y de la comunidad en general, por ejemplo, en nuestras normas deben estar claramente establecidos las responsabilidades de los conductores, peatones y otros en los accidentes de tránsito.

Lamentablemente vemos que en nuestra legislación existen vacíos jurídicos muy fuerte respecto a las responsabilidades en caso de accidentes de tránsito, tal es el caso de los peatones, quienes por desconocimiento o negligencia constantemente son protagonistas de hechos de tránsito, lo que no permite tener una delimitación jurídica y técnica clara en el momento de distribuir las responsabilidades, por ello habrá que trabajar en su delimitación a fin de no cometer injusticias.

El tema es sobre la “RESPONSABILIDAD DEL PEATON EN ACCIDENTES DE TRANSITO Y SU ANEXION AL ARTICULO 261 BIS DEL CODIGO PENAL BOLIVIANO”, se tratara dentro los límites que corresponden al Código Nacional de Tránsito y el Derecho Penal Boliviano.

4. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS

4.1. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Comprenderá a los últimos cinco años, desde 2015, hasta el 2019.

4.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL

Pese a que el problema es objeto de la tesis tiene un alcance nacional, por motivos metodológicos se tomara para el trabajo de campo, encuestas entrevistas y estadísticas, en la ciudad de La Paz.

5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA TESIS

Nos referimos inicialmente al tema de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, que para muchos es considerado como enfermedad social o una pandemia social violenta, no accidental, que no se origina ni en el azar ni tampoco en el error casual.

Categoricamente se puede afirmar que el tema objeto de estudio, es previsible y por lo tanto prevenible, en ese entendido el Estado a través de los años, se ha constituido en uno de los principales responsables de los accidentes de tránsito, secundado por la actual infidencia burocrática y corrupta actitud de las autoridades, que poco o nada hacen por poner coto a este flagelo que castiga a nuestra población por falta de políticas de control y preventivas, que deberían darse a través de la aprobación y aplicación de instrumentos legales adecuados a la realidad social en que vivimos dentro la actividad en que vivimos dentro la actividad de tránsito vehicular y peatonal.

En ese entendido, debido a la carencia de una política estatal en materia penal, debe agregarse la pasiva irresponsabilidad de la sociedad que pareciera haber quedado conforme y resignada a contribuir al aumento de los hechos de tránsito, sin que para ello no se manifieste ninguna organización social proponiendo normas o leyes que prevengan estos hechos. Esta suerte de inmolación social nos permite estimar que en el futuro. Bolivia seguirá ubicada entre los países con alta incidencia de muertes y heridos por hechos de tránsito.

Durante décadas muy pocas organizaciones de la sociedad civil nacional y organismos públicos han realizado análisis, conclusiones y recomendaciones sobre esta materia.

Quizá los dos únicos de la primera década del presente siglo XXI sean, la aprobación del **Decreto Supremo No 29293 del 3 de octubre de 2007 referido al Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras 2007 – 2011**, que en su contenido hace alusión a la creación del Concejo Internacional de Seguridad Vial y a los medios y mecanismos de control de transporte automotor terrestre en carreteras.

Además del **Decreto Supremo No 0420 del 3 de febrero de 2010**, cuyo objeto es aprobar los mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial, en el sector del transporte automotor público terrestre de pasajeros, para disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en las carreteras y caminos del Estado Plurinacional de Bolivia, estableciendo las infracciones y sanciones ante el incumplimiento de las mismas.

Este último fue muy resistido por dirigentes y miembros de la Confederación Nacional de Autotransporte Nacional, que mediante medidas de presión, como la huelga de hambre, trataron de anular dicho Decreto, que sin embargo aún sigue felizmente vigente,

El tránsito en Bolivia, mirado desde la perspectiva de la siniestralidad, por su compleja y masiva recurrencia tiene consecuencias directas o indirectas que afectan gravemente a la población.

Entre las primeras: los muertos, los lesionados y las pérdidas materiales.

Entre las segundas: la destrucción de familias, las secuelas físicas y psicológicas, pérdidas económicas y la alteración de la vida cotidiana, entre muchas otras.

Según el informe de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en el año 2017 en Bolivia murieron 2012 personas, otras 22.248 fueron heridas y se registraron 38.622 accidentes en 2017.¹

¹Página Web de la Comunidad Andina de Naciones

Se estima que en nuestro país, se producen aproximadamente 98 accidentes por día de los cuales resultan un promedio de 1.103 muertos por año o 3 por día, cifra con tendencia ascendente cada año.

Según estas estadísticas los accidentes de tránsito se producen por las siguientes causas:

Medio Ambiente: (0.48%).

Vehículo: (1.57%).

Conductor: (88.52%).

Peatón: (9.43%).

Causas que de acuerdo al Art. 154 del Código Nacional de Transito son la NEGLIGENCIA, IMPRUDENCIA E INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS, que ocasionan accidentes de tránsito; con un saldo lamentable de muertos, heridos, daños físicos irreversibles, daños materiales de mucha cuantía y otros.

Por lo expuesto, surge la imperiosa necesidad de encarar seriamente este problema, buscando que nuestros legisladores Incorporen el Artículo 261 Bis al Código Penal Boliviano para establecer la Responsabilidad Penal del Peatón en Accidentes de Tránsito, mismo que nos permitirá mejorar la legislación sobre la materia, además de poder establecer las medidas preventivas que al caso aconseja.

6. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

6.1. OBJETIVO GENERAL

- Establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de transito y la incorporación del Art. 261 bis al código penal boliviano.

6.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Determinar estadísticamente que el peatón es la segunda causa de accidentes de tránsito, después del conductor.
- Señalar los casos mas relevantes de las gestiones 2017 – 2018 sobre la conducta del peatón en accidentes de tránsito.
- Analizar los datos proporcionados por el I.N.E. y la Policía Boliviana, para establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito y anexar al Art. 261 bis. del Código Penal Boliviano.

7. MARCO TEORICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN

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

Dentro de sus principales fundamentos teóricos, figura su carácter esencialmente preventivo que pone su óptica en el futuro.²

La presente Tesis también se basa en el positivismo jurídico de Augusto Comte, que sostiene que las modificaciones o transformaciones de las leyes, nacen como consecuencia de una necesidad de cambiar la realidad social.³

El hombre moderno en los grandes centros urbanos, se siente gravemente presionado en sus actividades y devenir cotidiano debido al alto desarrollo tecnológico al que se ha llegado, especialmente con una de sus invenciones, de mayor trascendencia, como es el automotor, y los problemas que se originan en el tránsito por su causa.

² Franz Von List

³ Augusto Comte

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

Pero la situación que vive es apremiante, sobre todo en ciertas ciudades del país, altamente poblada, donde se concentran gran cantidad de actividades comerciales, laborales, de recreación, etc., ejemplo extremo lo constituye la Ciudad de La Paz. La cantidad de dificultades y trastornos que el tráfico sobreabundante ocasiona, lo conocemos, lo vivimos y los sufrimos cotidianamente tanto peatones como automovilistas. Actualmente se han implementado medidas con el fin de registrar la entrada y circulación algunos automotores en el macro centro capitalino (la denominada “restricción vehicular de entrada al centro de la ciudad”).

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

Los principales derechos que asigna la Constitución política del Estado a los ciudadanos en relación a la materia que tratamos, son los siguientes: Derecho de Circulación y Libertad de Transitar. Entre las garantías que contiene ya segura la

Constitución Política del Estado, en el Art. 21 Inc. 7 que establece: “La libertad de residencia, permanencia y circulación, en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país.”⁴

“Se trata de la libertad de locomoción, o movimiento, como proyección de la libertad corporal o física, puesto que la libertad física incluye el desplazamiento, el traslado de la persona por el país, el derecho de trasladarse o de no hacerlo, permanecer o no, sin embargo ningún derecho es absoluto, no existe un derecho ilimitado de libre circulación sino que prácticamente esta facultad, esta libertad civil de locomoción que notablemente registrada, no puede circular el individuo por donde quiere sino por las vías correspondientes, pues está sometido a reglas”⁵

Por otra parte, los conductores generalmente descuidan su deber de responsabilidad, infringiendo los reglamentos de tránsito en lo referente a la velocidad, el control mecánico del vehículo y el no consumo de bebidas alcohólicas, que son causas de muchos accidentes de tránsito tanto en las ciudades como en las carreteras.

8. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Define la hipótesis como un enunciado que pone en relación dos o más variables que sirven de guía en el proceso de recogida de datos con el fin de comprobar y analizar lo que el investigador postula en ellas. Son la guía que le dicen al investigador lo que debe hacer.⁶

- **Permitirá una mejor tipificación del artículo 261 del Código Penal Boliviano, delimitando la participación del conductor y peatón en accidentes de tránsito, resolviendo el vacío jurídico existente entre la Legislación de Transito y el Código Penal.**

⁴Art. 21 Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

⁵Gherzi, Carlos A., Accidentes de Tránsito, Ed. Universidad, Buenos Aires – Argentina, 1998, pág. 31

⁶ Guía del investigador Piter Henry Escobar callejas, definición de Ato.

- **Se resolverá el vacío jurídico existente entre la legislación de Transito y el Código Penal para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito.**

8.1. VARIABLES, IDENTIFICACIÓN Y ANALISIS DE VARIABLES

Las variables es una entidad abstracta que adquiere que adquiere distintos valores, se refiere a una cualidad, propiedad o característica de personas o cosas en estudio y varía un sujeto a otro o en un mismo sujeto en diferentes momentos. La variable es una característica o cualidad; magnitud o cantidad, que puede sufrir cambios, y que es objeto de análisis, medición, manipulación o control en una investigación.⁷

8.2. VARIABLE INDEPENDIENTE – relación de causa:

Establecer la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito, mediante las encuestas.

8.3. VARIABLE DEPENDIENTE – Relación de efecto:

Permitirá una mejor tipificación del Art. 261 del Código Penal Boliviano, delimitando la participación del conductor y peatón en accidentes de tránsito, resolviendo el vacío jurídico existente entre la Legislación de Transito y el Código Penal, mediante los cuestionarios realizados.

9. UNIDAD DE ANALISIS

Podemos entender como al análisis y estudio a un determinado grupo de personas denominados peatones, que estarían inmiscuidos en accidentes de tránsito.

Las principales unidades de análisis que se utilizara en la investigación son:

⁷ Guía del investigador Piter Henry Escobar callejas.

Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana, específicamente de la ciudad de La Paz, con el fin de determinar la incidencia en accidentes de tránsito por parte del peatón.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, específicamente el área de viabilidad y transporte de la ciudad de La Paz, con el fin de determinar la incidencia en accidentes de tránsito por parte del peatón.

10. MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

En la elaboración de la tesis se tomará en cuenta los siguientes métodos:

10.1. METODOS GENERALES

En la investigación se aplicaron los siguientes métodos generales:

10.1.1. MÉTODO DEDUCTIVO

Será un instrumento importante en la investigación, pues, nos permitirá analizar la problemática de la víctima y el derecho que tiene al resarcimiento del daño civil de manera general, para posteriormente deducir y determinar las verdaderas repercusiones del problema y poder proponer la solución legal al problema.

10.1.2. MÉTODO INDUCTIVO

Que no permita realizar el análisis de un fenómeno particular, para llegar a elaborar conclusiones generales, que impliquen una amplia gama de fenómenos, que será imprescindible en el trabajo, que tiene como objeto de estudio el fenómeno de la víctima, frente a las medidas sustitutivas de la detención preventiva.

10.1.3. MÉTODO SINTÉTICO

Que nos permitirá relacionar hechos aparentemente aislados para formular una teoría unificada de esos diversos elementos.

10.1.4. MÉTODO ANALÍTICO

También será de mucha utilidad en la elaboración de la tesis, ya que nos permite distinguir los elementos de un fenómeno ya que se revisan ordenadamente cada uno de esos elementos por separado.

10.1.5. MÉTODO DIALECTICO

Que nos permitirá estudiar los fenómenos en sus relaciones con otros y especialmente, en su estado de continuo cambio.

10.2. MÉTODOS ESPECÍFICOS

10.2.1. MÉTODO TELEOLÓGICO

Que busca encontrar el interés jurídicamente protegido, según el Dr. Arturo Vargas en su obra sobre la Elaboración del Perfil de Tesis, que en nuestro caso son las Unidades de Conciliación que merecen trato especial para descubrir la verdad de los hechos y lograr la pronta reparación del daño causado por el delito y por ende la solución del conflicto.

10.2.2. MÉTODO GRAMATICAL

Facilitará la elaboración del Anteproyecto de la Ley que se pretende presentar, ya que toma en cuenta el sentido de las palabras determinando su origen, incluso etimológico para plantear la norma jurídica y la correcta tipificación.

10.2.3. MÉTODO EXEGÉTICO

Este método que nos servirá para analizar la legislación actual y determinar si existen deficiencias, contradicciones o vacíos legales.

10.2.4. MÉTODO DOGMÁTICO

También se utilizará el método dogmático que tiene por objetivo la aplicación de la norma jurídica tal cual está establecida sin someterla a discusión alguna, ya que para realizar el presente trabajo, es necesario seguir al pie de la letra la normativa jurídica inmersa en la legislación.

10.2.5. MÉTODO HERMENÉUTICO

Que nos permitirá, averiguar cuál fue la voluntad del legislador, al elaborar la norma jurídica, en lo relativo a la Ley de Ejecución Penal y Supervisión.

10.2.6. MÉTODO LÓGICO JURÍDICO

Finalmente, es imprescindible la utilización del método lógico jurídico, que consiste en el análisis lógico de la normativa existente y su desarrollo, y el desarrollo fenomenológico que es el estudio de la realidad misma y su repercusión en el problema.

10.2.7. MÉTODO ESTADÍSTICO

Este método ayudo de gran manera a describir cuantitativamente la información obtenida, vaciado de los datos de la investigación de campo, para describir, tabular e interpretar la información proporcionada en esta investigación.

11. TIPO DE INVESTIGACIÓN

11.1. INVESTIGACIÓN ANALÍTICO

Esta investigación es de tipo Analítico, porque analiza de manera organizada y sistemática, las causas por la que el peatón incurre en accidentes de transito, siendo este el problema de investigación, puesto que es un problema que afecta a la sociedad.

11.2. INVESTIGACIÓN DESCRIPTIVA

La investigación es descriptiva porque describe las causas, sociales, culturales, por la que los peatones provocan accidentes de tránsito.

12. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

También, se utilizará técnicas como las encuestas, cuestionarios y entrevistas, ya que considero que existen hechos por probar y objetivos que alcanzar en este sentido. Además, tratándose de un trabajo científico, se deben estudiar casos penales y otros.

La entrevista para conocer la opinión de los facultativos involucrados en la administración de justicia, como métodos legales, antropólogos forenses, psiquiatras forenses, criminólogos, penalistas, jueces, vocales, policías, investigadores y criminalistas, será indudablemente de enorme valor y fortalecerá el contenido y credibilidad de la tesis.

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

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito han sido clasificados como una epidemia ya que ocasionan por año la muerte de más de 1.4 millones de personas y entre 20-50 millones quedan heridos o con lesiones permanentes alrededor del mundo. Más del 85% de estas muertes y lesiones ocurren en países de bajos y medianos ingresos. El impacto social mantiene en alerta a gran cantidad de organizaciones interesadas en el tema y es por esto que la Organización Mundial de Salud (OMS) dedicó el 7 de abril del 2004 (Día Mundial de la Salud) a la seguridad vial y dio a conocer el Informe Mundial para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tránsito preparado por la OMS y el Banco Mundial, declarando a los accidentes como un problema de salud pública.⁸

En América Latina el promedio per-cápita de la tasa de fatalidad es de 26.1 muertes por cada 100,000 habitantes (la más alta en el mundo); y las proyecciones indican que para el año 2025 esta tasa de mortalidad en la región se mantendrá siempre como la más alta.

Bolivia no está exenta de sufrir las consecuencias del flagelo social que constituyen los accidentes de tránsito. Como las principales causas por las que ocurren se deben mencionar el factor humano y al hablar de este se conjuga el comportamiento de los peatones, conductores y pasajeros, el factor entorno y la vía, y el factor vehículo.

El irrespeto por las leyes y reglamentos de tránsito se da tanto en conductores como en peatones. En el primer caso, aparte del mencionado incumplimiento a lo que los señalamientos le indican, también se da el uso indebido o la no utilización del todo de los dispositivos de seguridad tales como el cinturón, las sillas para transportar niños, los triángulos, el extintor, los equipos de protección en el caso de ciclistas y motociclistas. Además, influye mucho la falta de cortesía, de respeto, el egoísmo, la prepotencia, la negligencia, la cólera y el estrés de los conductores.

⁸Fuente Organización Mundial de la Salud (ONS)

Estos últimos comportamientos llevan aun a que se dé la violación de las normas de circulación.

Por otra parte, el peatón es altamente responsable y muchas veces causante de que sucedan las colisiones (especialmente impacto por detrás) o los atropellos ya que es esta parte de la población la que mayormente irrespetalas exigencias de la Ley. Así tenemos por ejemplo que los peatones cruzan la calzada en lugares no adecuados (zonas oscuras, sin visibilidad, en curvas, en autopistas, en puntos críticos de alto riesgo), no utilizan los puentes ni las zonas peatonales aunque estén relativamente cerca, caminan por el lado equivocado de la vía cuando no hay aceras, cruzan hasta la mitad de la vía y se quedan en media calle esperando la oportunidad de terminar el recorrido para llegar al otro lado, si salen de noche no utilizan ropa clara y visible, se arriesgan todo lo que puedan por ganarse unos cuantos segundos.

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

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

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

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

Al respecto el principal objetivo de la presente tesis, radica en la propuesta de una norma que contrasta la imprudencia, la negligencia o la inobservancia de las normas por parte de los peatones que son causantes de accidentes de tránsito.

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

CAPITULO I

MARCO HISTORICO

1.1. ANTECEDENTES REMOTOS

En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pies y descalzos por largas distancias. Las cargas que llevaban consigo eran trasportadas en ancas o grúas, esto hacia que su traslado de un lugar a otro le fuera lento y arriesgado. Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, lo que eran llamados La Narria.

En los países fríos se fabricó el primer vehículo conocido por el hombre llamado trineo, que surge de la misma Narria, este en un principio era arrastrado por los hombres, aunque más tarde, se fueron domesticando animales para realizar dicho esfuerzo.

Trineo tirado por animales

Ya en el periodo precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. A pie o a lomo de llamas, sus mercaderías lograban llegar a su destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

No se tiene la certeza de cuando apareció la rueda, ni quien la creó, pero si es importante resaltar que esta ha ido revolucionando a través de los tiempos. Desde sus inicios, el tronco se usó como elemento de arrastre, luego le siguió la carretilla empujada por el hombre, las carretas, coches, carrozas, movidos por animales hasta nuestros días. Lo que trajo también como consecuencia la creación de las carretas, y de tener la necesidad de crear caminos más anchos y lisos.

Ruedas

Surge entonces la inquietud de crear algún tipo de instrumento para transportarse de un lugar a otro con mucha más rapidez. Es cuando aparece la bicicleta, como medio de transporte que aprovecha la tracción muscular humana, permitiendo un desplazamiento más rápido. Luego se desarrolla el celerífero, la drasiana o velocípedo (primera con timón direccional), luego lleva lo que es la perfección y el desarrollo de la bicicleta, pues se aplican en ella algunos conceptos de la máquina de coser para ese entonces.⁹

Bicicletas

Con la Revolución Industrial se agregan grandes avances a la transportación, como el descubrimiento de la máquina de vapor (James Watt), la locomotora, líneas de ferrocarriles (George Stephenson), el motor de combustión (Forest), y entre otros grandes personajes que se destacaron tanto en Norteamérica como en Europa en el mundo del automovilismo, (Daimler, Ford, Benz, etc.,...)

Locomotora modelo Benz

Con la primera guerra mundial se usan nuevas máquinas y comienzan aparecer nuevos modelos y diseños de caminos, camionetas, ambulancias, etc..., Aunque las vías de tránsito no eran muy aptas para estos vehículos, surge entonces la necesidad de solucionar el problema de desplazamiento (Goodyear), con el vulcanizado colocando neumáticos de goma a los vehículos, de allí la creación y construcción de carreteras y vías transitables (Mc Adam).

La llegada de los europeos –españoles y portugueses- a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en los que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

⁹ Pagina web: www.sertrans.es.

La segunda revolución Industrial fue, ante todo, la revolución del acero y de la electricidad, de las maquinas-herramientas, del automóvil y de los medios de comunicación. Fue el resultado de la coincidencia y acumulación de una serie de circunstancias y factores favorables: a) innovaciones tecnológicas; b) disponibilidad abundante de recursos básicos como carbón, mineral de hierro, saltos de agua y bosques; c) gran dinamismo empresarial; d) efecto acumulado de la extensión desde mediados de siglo de la educación ; e) formidable expansión de los medios de transporte (ferrocarriles, grandes barcos de vapor, carreteras) y de los tráficos internacionales de mercancías, capital, mano de obra y tecnología.¹⁰

Automóvil Ferrocarril Barco de Vapor

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la explotación a terceros países.

Cabe destacar también el uso de los combustibles como la gasolina y el diesel, además de otras opciones como la electricidad, energía alternativa, entre otras, que han perdido hasta nuestros tiempos el gran desarrollo de los medios de comunicación en todos los países del mundo.¹¹

Evaluación de las Vías de Comunicación terrestres

La Carretera:

El principal modo de transporte era por reata de animales de carga y por caballos sobre los senderos de los nativos americanos. Carreteras grandes con capacidad de dos a cuatro toneladas y jalados por caballos o bueyes, los cuales podían conformar equipos de hasta seis animales, empezaron a aparecer a finales del siglo XVI.

¹⁰ Pagina web: es.wikipedia.org/wiki/serie_340.

¹¹ Pagina web: es.wikipedia.org/wiki/colomotora_de_vapor.

El comercio entre ciudades estaba en incremento y el movimiento por envío marítimo costero resultaba demasiado lento e irregular. Algo debía hacerse en relación con los caminos, y no demoro para que la primera legislación sobre mantenimiento, estuviera elaborada. Los carros públicos también aparecieron. Eran lentos, abarcaban poco más de veinte kilómetros por día, y eran increíblemente incómodos. La gente generalmente viajaba poco o nada, y raras veces para el placer, debido a los pésimos caminos.

Hacia 1800 se hicieron carreteras de tierra al quitar la maleza y los arboles de estos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo. En 1820, la mejora de las carreteras denominadas turnpikes (autopistas), en las que las empresas privadas cobraban un peaje por haberlas construido, conecto todas las ciudades principales superando al respecto de carreteras.

El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km/h. el transporte terrestre mejoro poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adapto un motor de vapor a una locomotora e inicio, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por todo territorio con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas. Ya en el siglo XVIII existían carreteras en todo el continente. A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables.

Las vías de comunicación más modernas y extensas que han creado a través de los tiempos se encuentran en todo el continente europeo. Dichas vías, autopistas o autovías son tomadas como modelo de construcción y arquitectura para los grandes países de América Latina.

El arrastre y la rueda:

El inicio del transporte se dio cuando nuestros antecesores descendieron de los árboles e inician su vida nominada. El hombre obligo al hombre a moverse para asegurar su comida, con esto, se inició la forma de transportar en algo sus alimentos ya que el hombre en si es débil como animal de transporte.

La rueda:

Fue un invento gran invento del hombre que data de hace 5.500 años y con esto inicio un cambio en el medio de transporte ya que así logro trasladar de un lado a otro sus alimentos más fácil y rápido.

Animales como medio de transporte:

Debido a que el hombre no tenía la suficiente fuerza para cargar y transportar alimentos o utensilios para ellos mismos se vio en la necesidad de domesticar a los animales.

El perro fue el primer animal que domestico el hombre, después utilizo animales más grandes y fuertes para transportar cosas sumamente pesadas junto con el mismo hombre.

El Ferrocarril:

Hacia 1830, poco después de que la línea de ferrocarril de Stephenson empezara a dar servicio en Inglaterra, había en Estados Unidos, 1.767 Km de ferrocarriles de vapor. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827, si bien el verdadero desarrollo se inició el 4 de julio de 1828, con el Ferrocarril entre Baltimore y Ohio.

En las últimas décadas, la mejora de la infraestructura viaria y el crecimiento de la motorización de las familias y las empresas han supuesto una disminución acusada en el número de viajeros y de mercancías transportadas por el tren. Sin embargo, la implantación de servicios de alta velocidad en los últimos años ha supuesto una considerable recuperación de viajeros en trayectos muy concretos en la red.

A partir de 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina. La red ferroviaria, si bien beneficio el transporte de mercancías y pasajeros, fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen y no atendiendo a las necesidades de los países latinoamericanos.

Fue por 1945 cuando los ferrocarriles comenzaron a ser deficitarios, dando paso al transporte por carretera, tanto de pasajeros como –y sobre todo- de mercancías. De este modo, y ya no resultándoles beneficiosos a sus dueños, casi todo el sistema ferroviario de Latinoamérica fue estatizado, muchas veces bajo un falso discurso nacionalista.

Durante el siglo XIX, las tecnologías convergentes de construcción de caminos y de máquinas ligeras a vapor de alta presión estimularon la introducción de vehículos motorizados de camino. Algunos trasladaban hasta dieciocho pasajeros a velocidad promedio de veinticinco kilómetros por hora. Los terratenientes políticamente poderosos habían invertido mucho en el transporte ferroviario y perdían demasiado frente a esta competencia.

De todos modos el ferrocarril se comprobó cómo siendo probablemente la mejor opción en este momento para el transporte económico masivo. Los caminos no hubieran soportado un tráfico motorizado pesado. A pesar de que la infraestructura ferroviaria resultaba probablemente más cara al construir que los caminos, por causa de las pendientes moderadas y las largas curvas que las

locomotoras relativamente poco potentes requieren, los rieles de acero aseguraban costos operativos bajos.¹²

La Bicicleta:

Se vio la necesidad de transportarse el hombre individualmente y en 1818 Draisienne invento el antecedente de la bicicleta. Vehículo de dos ruedas, colocadas una delante de otra, con una asiento, manillar para conducir y pedales para propulsarlo. Además encontramos el monociclo y la motocicleta.

La bicicleta apareció a la misma época, al mismo tiempo que el vehículo de camino a vapor, sin embargo se estableció como medio de transporte serio unos treinta años después. Se expandió rápidamente cuando se inventó la bicicleta de seguridad, la cual llevaba cadena y frenos, pronto se incorporó la llanta neumática. En los años 1870, ya tenía una forma bastante semejante a las bicicletas modernas, y era el principal modo de transporte privado. En la medida en que era, al contrario de los vehículos de caballos, extremadamente sensible a los malos caminos, estos fueron rápidamente mejorados para adecuarse a los requerimientos de la bicicleta, de acuerdo con los principios de Robert Macadam.

Motocicleta:

Vehículo con 2, 3 y 4 ruedas, autopulsado, sin vía y a veces puede ser utilizado por 2 personas y ahora alcanzan una velocidad de 100 Km/hora.

El Automóvil:

El hombre busco la manera de inventar un aparato que lo transportase rápida y cómodamente sin la necesidad de utilizar animales. En 1882, con el descubrimiento del petróleo, Gottlielo Damler descubrió que utilizando petróleo, podía impulsar un pistón más rápido, poco a poco fueron surgiendo más inventos

¹² Pagina web: es.wikipedia.org/wiki/ferrocarril.

con la aplicación del petróleo y buen acero barato que fue el que utilizó en su producción Henry Ford, con lo que se creó el automóvil.¹³

Las guerras desarrollaron nuevas clases de automóviles, tales como los tanques y autobuses. Después surgieron variedades de autos y hoy en día la industria automotriz es una de las grandes e importantes del mundo, se consideraban como un lujo y ahora se puede considerar que hoy en día el tener un auto no es un lujo, sino que es una necesidad.

Transportes urbanos:

Ya que en la actualidad hay demasiada población, las autoridades se vieron en la necesidad de crear el transporte urbano para el alto número de habitantes y también por la necesidad en que se ven obligados a recorrer distancias largas.

El metro:

Ha sido un medio de transporte efectivo en las grandes ciudades ya que consume energía eléctrica, se encuentra establecido bajo tierra y el costo de mantenimiento es bajo y no contamina.

La tecnología de vehículos se precipitó hacia su encuentro y al turno del siglo el transporte motorizado por camino era, aunque tampoco común y corriente, en desarrollo intenso. A la primera guerra mundial el transporte motorizado por camino dominaba el transporte local. A la segunda, había sobrepasado el ferrocarril para viajes de larga distancia.

Con la llegada del vehículo automotor y las nubes del polvo ahogantes que generaba, usuarios de caminos además del público apreciaron la adición rutinaria de la capa de asfalto que damos por sentada hoy en día.

El transporte automotor ha permitido:

1. Vincular a regiones aisladas con los centros urbanos y puertos de embarque.

¹³Página Web: es.wikipedia.org/wiki/Gottlieb.Daimler

- 2. Una mayor intercomunicación entre las localidades de cada región.**
- 3. Recibir las cargas de productos en los mismos lugares de producción (chacras, estancias, fábricas, etc.) y depositarlos, sin transbordo, en los lugares de destino.**
- 4. Desarrollar el turismo interno.**

Los vehículos motorizados tradicionales, por ejemplo los autobuses y camiones, no son diseñados para simples caminos de tierra, y tampoco pueden satisfacer económicamente las necesidades de una clientela dispersas, a menudo viajando con cargas individuales grandes pero sobre distancias bastante cortas y con demandas semanales y temporales fuertes.

1.2. GRECIA

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

1.3. CHINA

En la antigua China, hace dos milenios, las clases distinguidas, para poder obtener sus títulos debían demostrar su habilidad en el control de carruajes. Por esto, se formaron una serie de escuelas especializadas, cuya labor era formar a las personas en lo que a manejo de carruajes se refiere. Se puede decir que estas escuelas son los inicios de los que hoy se conoce como escuelas de conductores.

1.4. ROMA

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

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

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

1.5. INGLATERRA Y FRANCIA

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

1.6. ESPAÑA

A medida que iban pasando los años, el sistema se iba poniendo cada vez más complejo. En la época de Isabel la Católica, los carreteros que ocasionaban accidentes debido a la conducción en estado de ebriedad, tenían que pagar una multa. Dicha multa era mayor que muchas otras infracciones.

En el año 1584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomuniación mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

Para seguir en la línea de las sanciones debidas a la irresponsabilidad en el tránsito, en el año 1767, el Rey Carlos III hizo un listado de multas destinadas a los infractores que circulan por el camino de Madrid a Aranjuez. Los ingresos recaudados por dichas multas eran destinados al arreglo de la ruta.

1.7. ALEMANIA

Con respecto a las señales de tránsito modernas, la primera señal de Pare se diseñó en Alemania en el año 1892. Esta consistía en una calavera metálica que se iluminaba en la noche. La implantación de esta señal provocó el pánico de los viajeros.

1.8. ESTADOS UNIDOS

Finalmente con el fin de hacer notar la problemática actual a los accidentes de tránsito, se puede mencionar que en el año 1889 se produjo en Estados Unidos un solo muerto debido a un accidente de tránsito, mientras que en los últimos 25 años, han fallecido por esta misma causa, en ese mismo país más personas que en la guerra de Corea, en la guerra de Vietnam y las dos guerras mundiales juntas.

1.9. CRONOLOGIA DE LA EVOLUCION DE LOS VEHICULOS DURANTE EL SIGLO XX

El 29 de enero del año 1.886, ocurrió un hito muy importante en la historia de los vehículos, en Berlín, el Sr. Benz, patentó el primer vehículo movido por un motor a explosión.

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

1.10. PRIMER AUTOMOVIL EN BOLIVIA

El primer automóvil a Bolivia llegó el año de 1.903, gracias al presidente de Bolivia José Manuel Pando Solares (Luribay, 27 de diciembre de 1848 – Kenko alturas de La Paz, 17 de junio de 1.917) fue un político y militar boliviano, presidente de la República del 25 de octubre de 1.899 al 14 de agosto de 1.904.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. MARCO CONCEPTUAL

Para una mejor comprensión de la presente tesis, se conceptualizara de una manera mas clara los términos utilizados en la misma.

2.1.1.ACCIDENTE

Un accidente es un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y provoca un daño, sin poder controlarse. Los llamados accidentes de tránsito en muchos casos habrían podido impedirse si se hubieran tomado las medidas preventivas necesarias, y solo son accidentales por el hecho de no ser dolorosos sino acaecidos por mera negligencia. Solo podemos llamar accidente a casos muy específicos como cuando un rayo puede caer sobre el vehículo, o un árbol por una tormenta muy violenta; o mirado desde el lado del peatón, que por ejemplo estando en la vereda es atropellado por un vehículo, o cuando cruzaba mientras el semáforo estaba en rojo; o si siendo conductor atropellase a un peatón que cruzo sin cuidado e inesperadamente cuando no le correspondía.¹⁴

En general se producen por fallas mecánicas de los vehículos, o por descuidos, como manejar distraído; o imprudencias (estar hablando por teléfono celular, manejar alcoholizado, llevar un niño o una mascota cerca o encima, ir a demasiada velocidad).

Comprenden los accidentes de tránsito por medios aéreos, fluviales, marítimos y terrestres, siendo estos los más numerosos por el mayor número de vehículos que eligen esta vía de tránsito, por carreteras.

¹⁴Página web. Accidentes de transito.com

Quien ocasiona un accidente es pasible de sufrir consecuencias legales al ser demandado y condenado en un proceso civil y/o penal, pudiendo tener que reparar los daños sufridos en el primer caso, o castigado incluso con privación de libertad en el segundo, cuando por ejemplo como consecuencia del accidente, alguien perdió la vida.

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

“Accidentes son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas”¹⁵

“Accidente, suceso eventual o acción del que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosa”¹⁶

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

“Accidente de tráfico, suceso que reúne las siguientes circunstancias: que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen; que a causa del mismo, una o varias personas resulten muertas o heridas o se

¹⁵Código Nacional de Tránsito, Art. 152

¹⁶Arean, Beatriz A. Juicio por Accidentes de Tránsito I, Pag. 41

produzcan daños materiales; y que al menos un vehículo en movimiento esté implicado”¹⁷

2.2. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

2.2.1. CLASIFICACIÓN EN EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

2.2.1.1. ACCIDENTES DOLOSOS

Son accidentes dolosos cuando el resultado antijurídico ha sido querido o previsto y ratificado por el agente o cuando es consecuencia necesaria de su acción (Art. 153 CNT).

2.2.1.2. ACCIDENTES CULPOSOS

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

2.2.1.3. ACCIDENTES FORTUITOS

Son accidentes fortuitos cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y se ha debido a circunstancias causales ajenas a la voluntad del agente (Art. 155 CNT).

2.2.2. CLASIFICACIÓN DE ACUERDO A CRITERIOS NORMALES POR SU SITUACIÓN

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

¹⁷Academia de Trafico de la Guardia Civil, Investigación de Accidentes de Tráfico, Graficas “Lormo S.A.”, Madrid-España, 1999, Pag. 37

Urbanas: Los que se desarrollan en una calle o vía urbana comprendida dentro del casco de las poblaciones.

Rurales: los originados en una vía rural. Se pueden subdividir a su vez, en atención al tipo de carretera: nacional, Interdepartamental, provincial, etc.

2.2.2.1. POR SUS RESULTADOS

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

2.2.2.2. POR EL NUMERO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS:

- **Simple.**-Aquellos en los que intervienen una sola unidad de tráfico.
- **Complejas.**-Son los que prestan dos o más unidades de tránsito implicadas. Dentro de este grupo se encuentran los atropellos, que son aquellos en los que intervienen un peatón o animal que es alcanzado por un vehículo de superior entidad o categoría.
- **Los Encadena o Múltiples.**- Cuando el número de participantes es superior a dos unidades de tráfico y suelen producirse en autopistas y vías expresas.

2.2.2.3. POR EL MODO EN QUE SE PRODUCEN

1. Atropellos.- Cuando un vehículo impacta contra un peatón o un ciclista.

2. Choque.- Cuando el vehículo impacta contra un elemento fijo de la vía tal como árboles, muros, vallas o cualquier otro elemento que forma parte de la

infraestructura de la vía, o bien contra objetos que no forman parte de dicha infraestructura y que se encuentran en la vía por diversos motivos como neumáticos, vigas, troncos, rocas, etc., así como el impacto de un vehículo en movimiento contra otro que se encuentra parado, detenido o estacionado.

3.Colisiones.- Se llama así a los encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento.

4.Vuelco.- Cuando el vehículo o parte del mismo sale de la calzada perdiendo la posición normal, por causas ajenas a la voluntad del conductor. El vuelco puede ser de campana o de tonel; el primero, cuando el vehículo da vueltas longitudinalmente, y el segundo caso cuando lo hace transversalmente.

5.Embarrancamientos.- Cuando el vehículo se precipita en una vía en un nivel tipográfico superior o inferior no precisamente vial.

Otros accidentes que se encuentran en esta clasificación son: el deslizamiento de vehículo, el encunetamiento e incendio de vehículo, etc.

2.3. ELEMENTOS DEL ACCIDENTE

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

2.3.1. LA VÍA

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

2.3.2. EL VEHÍCULO

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

2.3.3. EL FACTOR HUMANO

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

2.3.4. EL MEDIO AMBIENTE

Tiene una concepción muy grande; sin embargo, dentro del tema de tránsito es el medio donde se desarrollan los demás elementos de tránsito.

La categoría o valor de cada uno de ellos no es idéntica, ya que la vía se establece para el vehículo y este para el hombre que transporta; y todos están dentro la circulación del medio ambiente de lo cual se deduce que:

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

El medio ambiente también se ve afectado a consecuencia de los vehículos que son los primeros contaminantes del medio ambiente, por ende también causante de los accidentes de tránsito (oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo).

2.4. CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El accidente puede considerarse como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas, donde siempre interviene la conducta o comportamiento del ser humano.

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

Pero en definitiva, ¿Qué causa un accidente de tránsito? Los factores de riesgo más importantes se asocian con el llamado factor humano, y a gran distancia se

señalan la importancia de las fallas técnicas en los vehículos (frenos, neumáticos y dirección, los más frecuentes), los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo), del diseño de las vías públicas (obstrucciones viales, deficiencia de trazado y conservación, anchura, falla de adecuación de señales, volumen e intensidad de tráfico), los cuales podrían ser prevenidos si el ser humano fuera metódico, cuidadoso y pudiera prevenir todos estos hechos lamentables, porque el hombre es el artífice de todo lo que nos rodea en el planeta tierra, sea bueno o malo.

2.4.1. DEFINICIÓN DE CAUSA

“Cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido”¹⁸.

2.4.2. CLASIFICACIÓN DE LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

2.4.2.1 DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES

Causas Mediáticas e Inmediaticas

➤ CAUSAS MEDIATICAS

Son aquellas que en sí mismas no dan lugar al accidente, pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización.

Pueden ser:

1. Relativas al vehículo (deficiente funcionamiento de sus principales órganos; excesiva potencia; mala seguridad activa o pasiva, etc.).

¹⁸INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Academia de Trafico de la Guardia Civil, Madrid-España, 1999, Pág. 70

2. Relativas a la carretera (defectos en su trazado, señalización, calzada, volumen e intensidad del tráfico, etc.).
3. Relativas a fenómenos atmosféricos (reducción de visibilidad por niebla o lluvia, deslumbramiento solares, etc.).
4. Relativas al conductor o peatón, son:
 - a) Físicas o somáticas
 - b) Psíquicas
 - c) Conocimientos, experiencias y pericia

➤ **CAUSA INMEDIATAS**

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

Las más frecuentes:

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

2.4.2.2. DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA CONDUCTA, COMPORTAMIENTO Y SITUACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE TRÁNSITO

Imprevisión del conductor, mala maniobra, estado de ebriedad, omitir señales de tránsito, no dar prioridad, exceso de velocidad, conducción peligrosa (Atribuibles al conductor), Imprudencia del peatón cruzar peligrosamente (Atribuibles al peatón), falla mecánica (vehículo), condiciones de la vía (vía),

condiciones atmosféricas adversas a la circulación (Medio ambiente), etc. (Estadísticas del Comando General de la Policía Boliviana 2010-2015).

2.4.2.3. DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Negligencia, Imprudencia e Inobservancia a las normas de tránsito. Causas atribuibles a: los conductores, peatones, vehículos, vía y medio ambiente.

Aquí debemos observar que a cada uno de estos elementos le corresponde la sumatoria de las causas establecidas en las estadísticas recopiladas desde el momento de la denuncia de un accidente de tránsito, la investigación correspondiente y hasta llegar a la fase de las conclusiones, donde de manera fehaciente se determina las causas del accidente.

2.5. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS ACCIDENTES

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

Desde que se inventó el automóvil, murieron a causa de accidentes de tránsito personas que involucran vehículos, un número de personas aproximadamente equivalente a la cantidad de víctimas de la Segunda Guerra Mundial (ALGO MAS DE CINCUENTA MILLONES DE PERSONAS). La cantidad de heridos de gravedad que debieron – o deben – convivir con alguna discapacidad de tipo permanente probablemente supere en diez o veinte veces esta cifra. A lo que se suman la enorme y constante pérdida de bienes materiales e infraestructura, los costos que representa para la sociedad en su conjunto la atención medica de las víctimas y su rehabilitación, y los estragos que se generan en el seno de las familias y del entorno de las víctimas.

Resulta extraño, entonces, que la Humanidad sea incapaz de evitar o al menos minimizar tamaña tragedia. Una de las opiniones interesantes que pueden ayudar a entender mejor las razones de la evolución de la cantidad de heridos y muertos por accidentes de tránsito es la de (Renombrado defensor de los Derechos Humanos de los Estados Unidos), quien reflexionaba en el siguiente párrafo escrito en la década de los 60 acerca los responsables de minimizar las consecuencias de los accidentes de tránsito: “Algo ocurrió con la inteligencia humana cuando empezaron a utilizar vehículos. La muerte y las heridas ocasionadas por los accidentes se empezaron a llamar actos de Dios, o mala suerte. Librarse de una herida o de la muerte en un accidente es considerado un milagro. Aun la gente que por su formación intelectual debiera buscar una explicación racional cree que las fuerzas en juego en los accidentes de automóviles son demasiado grandes para que las soporte el cuerpo humano, sean cuales fueren las circunstancias. De manera que se dedicaron a la prevención de accidentes y no a la prevención de las heridas cuando aquellos ocurren”.¹⁹

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

2.5.1. IMPACTO ECONÓMICO

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

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

- a) Pérdidas y daños materiales: vehículos, cargas, infraestructura vial.**

¹⁹Gustavo Zini, Accidente de Tránsito, Ed. Eliasta Buenos Aires Argentina 2004, Pág. 17

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

Algunos elementos de la lista son muy complejos de analizar. Los primeros dos elementos se pueden estimar a partir de informes policiales de los accidentes y certificados, recibos y facturas de los centros médicos, farmacias, institutos de rehabilitación, el tercero a través de los departamentos administrativos de los Organismos inmersos en el tema de los accidentes como la Policía Boliviana, Ministerio de Salud, recibos o facturas de los abogados, recibos o facturas de las empresas aseguradoras, etc. Los últimos dos son los más difíciles de estimar, en razón de que en nuestro medio no existe mecanismos adecuados contables que nos permite acceder a esa información.

2.5.2. IMPACTO SOCIAL

Es complicado medir el impacto social, porque es estado y la sociedad deben pagar una serie de costos que no siempre son mensurables desde un punto de vista económico, ya que toda persona y/o familia que ha sufrido un accidente de tránsito, es afectado económica y emocionalmente, provocando trastornos profundos en los niños y jóvenes que pierden a sus padres, también sufren una pérdida terrible que los afectara de por vida, lo que llamamos la desintegración familiar con la pérdida de la oportunidad de tener una vida mínimamente cómoda, pierden el efecto paternal, pierden la oportunidad de acceder a una mejor educación, pierden el sustento que con la privación de libertad, también ocasiona los impactos descritos. A esto se suma los cientos de personas que cada año deben soportar alguna discapacidad permanente.

En el caso de los cientos de personas discapacitados que generan los accidentes de tránsito año tras año, las consecuencias sociales no se limitan a la necesidad de proveerles protección y ayuda, de generar un sistema eficaz de rehabilitación, o de acondicionar las ciudades, para que las víctimas tengan las mismas oportunidades y condiciones que tenían antes de sufrir el accidente. Por el contrario, muchas veces la sociedad paga en términos de los trastornos el resentimiento de la víctima, la incomodidad o estorbo que causa el discapacitado, personalizar el trauma psicológico de pensar que la próxima víctima puede ser el.

Los conflictos de la pareja se acentúan, y el dolor de la pérdida deja un vacío casi imposible de llenar, mientras el entorno familiar se desintegra. En consecuencia, la sociedad no solo pierde a la persona involucrada en el accidente, sino que generalmente crea un ambiente profundo de sentimiento de dolor.

2.6. RESPONSABILIDADES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

2.6.1. RESPONSABILIDAD PENAL

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

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

2.6.2. RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN

Gran parte de los accidentes en vía pública son fruto de la responsabilidad de los conductores; sin embargo, en algunos casos son provocados por el descuido y la poca educación de los peatones cuando transitan una calle o avenida, según Ramiro Álvarez, autor del libro “Manual de Educación Vial”, “Conviene aclarar: el peatón no es inimputable ante la Ley, en caso de infracción. Ante un accidente y cuando este es producido por inobservancia de las leyes de Tránsito, tiene idéntica responsabilidad que el conductor”.

Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías; sin embargo, para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes, sino muchas veces causantes de los mismos, así lo señalan las estadísticas donde en muchos de los accidentes, un gran porcentaje de peatones han sido los culpables.

Por lo tanto, la razón del tema a estudiar lo dirigimos pensando en la equidad de la Ley, tanto para el conductor, peatón, pasajeros y entidades encargadas del mantenimiento de carreteras y la señalización de las mismas de acuerdo a su participación y grado de responsabilidad, pues existe marcada diferencia entre un conductor que se sujeta a las normas de tránsito con aquel conductor que infringe las mismas o aquel peatón imprudente.

2.6.3. CONCEPTO DE PEATÓN

“Peatón, es toda persona que no es conductor ni pasajero. Se consideran también como peatones las personas transportadas por uno de los siguientes medios de desplazamiento:

- Carro de mano
- Silla de inválido con ruedas y sin motor

- Coche de niño, etc., o que manejen dichos medios de desplazamiento y personas que circulan sobre patinetas con ruedas, etc.”²⁰

“Peatón es aquel que se desplaza sobre sus pies y que frente al automotor se encuentra en una situación de inferioridad. Esta situación de inferioridad puede medirse la idea de riesgo – pre accidente – y desde el impacto cuando acaece el siniestro; de allí que resulta claro que debe obtener del ordenamiento jurídico una mayor protección”.²¹

“Peatones, son considerados como tales todos los habitantes del país que en forma habitual o circunstancialmente se trasladan por sus propios medios (a pie o en sillas de ruedas)”.²²

2.6.4. COMPORTAMIENTO DE LOS PEATONES DE LAS VÍAS

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

Sin embargo, ¿Qué vemos en las vías públicas?, una circulación peatonal desordenada, indisciplinada y caótica, pese a existir alguna sana intensión de parte de las autoridades policiales y el apoyo de funcionarios municipal es llamados “Las Cebritas” encargados de colaborar en los pasos peatonales, los

²⁰Academia de tráfico de la Guardia Civil, Investigación de Accidentes de tráfico, Pág. 35

²¹Gherzi Carlos A., Accidentes de Tránsito, Pág. 36

²²Gherzi Carlos A., Ob Cit. Pág. 42

peatones en un gran porcentaje de ellos, circulan de manera imprudente e inobservando las reglas de circulación de peatones establecidas en el Código y Reglamento de Tránsito, veamos algunos casos reales siguientes:

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

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

Varones y mujeres en la edad de adultos, ancianos, discapacitados, que de manera permanente son un riesgo en las vías, al no respetar la señalización ni obedecer las normas de circulación establecidas en la legislación de tránsito, como la normativa de circular en las ciudades y poblaciones, sobre las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. Para cruzar una calle o avenida, el peatón solamente podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o no, ser elevados o subterráneos, cuando hablamos de pasos elevados hacemos referencia a los puentes peatonales; lo inaudito y paradójico, estos puentes son utilizados para enamorar o como palcos cuando tenemos algunos festivales folclóricos, deportivos,

manifestaciones sociales y para el paso de ciertos animalitos domésticos. Al cruzar las calles o avenidas por los pasos para peatones, donde el tránsito este regulado por un policía o por semáforos, respetan las señales, no pudiendo iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que no se le dé la señal respectiva.

Tenemos casos frecuentes de omisión a ciertas reglas prohibitivas como el cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calle o calzada a la carrera y detenerse en plena calzada.

La omisión de los peatones a la norma de no detenerse en las aceras obstruyendo la circulación ni transitar por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal tránsito de las personas.

Desobediencia a la prohibiciones de subir o bajar de los vehículos en movimiento, subir o bajar de un vehículo por el lado de la calzada o colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la carrocería; situarse en plena calzada con el objeto de solicitar ayuda o colectas públicas a los conductores; ofrecer en venta periódicos, loterías, revistas o cualquier otra mercadería o para contravención a lo terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo la responsabilidad de los padres o encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción, que signifique un peligro para la circulación pública, etc. Como se observa, las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes.

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

2.7. TIPO DE ACCIDENTES PROVOCADOS POR LOS PEATONES

Según las estadísticas del instituto Nacional de Estadística, del 100 % de los accidentes de tránsito, el factor humano es el mayor productor de accidentes de tránsito, atribuyéndose al conductor el 89.10 % y al peatón el 8.85 %, quedando un margen de 2.5 % de causas atribuibles a los elementos vehículo y medio ambiente.

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

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

atropellar el perrito frena bruscamente y es impactado por otro vehículo que viene por detrás.

2.7.1. CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR LOS ACCIDENTES

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

2.7.1.1. NEGLIGENCIA

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

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

2.7.1.2. IMPRUDENCIA

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

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

2.7.1.3. INOBSERVANCIA A LAS NORMAS DE TRÁNSITO

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

2.7.1.4. PERFIL PSICOLÓGICO DEL PEATÓN IMPRUDENTE

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

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

Su temperamento, carácter, personalidad.

Sus sistemas biológicos como el aparato respiratorio, circulatorio, nervioso, etc.

Sus necesidades individuales, sociales, culturales, laborales, etc.

Sus mecanismos de defensa, represiones, reacciones, vivencias, etc.

El entorno de sus estímulos constantemente cambiantes, y sus sentimientos, emociones, capacidad intelectual, concepciones, etc.

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

Cuando el peatón se encuentra en las vías públicas, todos los aspectos biopsicosocial descritos, inciden en el comportamiento del peatón, cuando esos

factores son utilizados por el peatón negativamente puede ser causa de un accidente de tránsito con consecuencias lamentables; dicho de otro modo, esos factores si no son controlados adecuadamente por el peatón puede derivar en una imprudencia o negligencias, causas de un accidente de tránsito, pero como no existe una norma penal que sancione es actitud o mal comportamiento de los peatones, provoca el no importismo.

La imprudencia catalogamos como:

Falta de prevención y falta de cuidado para evitar las faltas y los peligros.

Tiene más que ver con la formación de la personalidad, con el modo de ser del peatón como individuo.

Además el peatón imprudente, no planifica no creo en la planificación, confía más en su habilidad individual.

No cree en los riesgos viales, cree que con su destreza y habilidad puede salvaguardarse de cualquier peligro.

Cree que alcoholizado circula mejor, que es el más valiente y que puede desafiar cualquier peligro.

No cree que estados ánimos como el enojo, la euforia, la distracción u otros afecten su comportamiento en las vías.

Tampoco cree que la imputabilidad, o el estrés, o la depresión afecten al buen peatón.

No da importancia al hecho de que existen medicamentos que afecten física y psíquicamente al peatón.

No cree que el cansancio, la fatiga, el aburrimiento le afecten.

No considera que existe agresividad, intolerancia, irresponsabilidad, en el tránsito. Que todo el problema del tránsito lo soluciona con ser un peatón temerario, audaz, arriesgado, prepotente y autosuficiente.²³

2.8. ALGUNAS CONDICIONES DE RIESGO DEL PEATÓN EN LAS VÍAS

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

2.8.1. ALCOHOL

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

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

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

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

²³ Simposio "Accidente de Tránsito y Seguridad Vial", Sociedad Uruguaya de Emergencia Trauma noviembre 2008.

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

2.8.2. FÁRMACOS

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

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

2.8.3. TENSIÓN

Frecuentemente se ha comprobado que en los peatones hay un estado de tensión, de inquietud causado por problemas, antes de verse implicados en un accidente, es probable que, además del efecto de distracción, preocupaciones, el apuro y la ansiedad, disminuye la percepción y la estimación de los riesgos.

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

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

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

2.8.4. CUANDO EL PEATÓN CAUSANTE DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO SE DA A LA FUGA

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

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

“Kruse ha subrayado con razón, que el accidente constituye para todos los afectados una fuerte carga, una situación de frustración, que les sobreviene de repente sin pretenderlo, que les deja poco tiempo para reflexionar y que en cada caso plantea exigencias muy variadas. En tal situación, como se sabe por la experiencia de la dinámica de grupos, hay que admitir para los afectados la posibilidad de reaccionar constrictivas de defensa, que discurren automáticamente

y no permiten ningún control de la realidad. Las fugas por accidente se comenten, por tanto, por aturdimiento y en situación de shock, por un instinto de huida irracional o imposible de resistir, por la necesidad de escapar y de ocultarse en alguna parte”²⁴

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

Quizás, también tengamos casos de peatones causantes de accidentes que tengan antecedentes penales por delitos, que tengan procesos pendientes, sean peatones que cotidianamente cometen una serie de infracciones de los cuales este impune, sean peatones ex convictos, alcohólicos o drogadictos, lo aseverado se confirma con la siguiente conclusión: “Los fugados por accidente tienen también antecedentes penales, por delitos o faltas”.²⁵

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

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

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

²⁴Wolf Middendorff, Estudios Sobre la Delincuencia en el Trafico, Pág. 82

²⁵Wolf Middendorff, Estudios Sobre la Delincuencia en el Trafico, Pág. 84

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

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

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

Veamos peatones en las vías públicas en diferentes circunstancias, así peatones en las vías expresas para la circulación de vehículos como ser las autopistas, donde supuestamente no debería haber ni un solo peatón, pero ocurre que ahí es que con toda naturalidad y tranquilidad, los peatones los ocupan incluso para la práctica deportiva; peatones que circulan en las vías donde se desarrollan altas velocidades de manera indiscriminada, imprudente y negligentemente; peatones que no respeten ninguna señalización de cruce de una acera a otra, que deberían hacerlo no para tal propósito y no son utilizados; la circulación temeraria e imprudente por las calzadas, muchas veces obligados en razón de que las aceras están ocupadas por vendedoras callejeras; veamos el caso de las vías alejadas del centro de la ciudad o las llamadas periféricas que son convertidas en campos deportivos o lugares de recreo para niños, con el consiguiente peligro para estos; las vías rurales donde circulan peregrinos, excursionistas, ciclistas y otros, si bien los accidentes no son frecuentes, sin embargo son los más graves, por cuanto los daños personales y materiales son de magnitud.

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

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

Ahora, existe hechos que no son precisamente casos de atropellos, donde la causa de un accidente es provocado por el peatón, tal como el cruce intempestivo de un peatón de una cera a otra (se han dado casos de niños de escasa edad) o que aparezcan sorpresivamente tras un vehículo estacionado o detenido, que da lugar a una reacción inmediata del conductor con una frenada brusca o en seco del vehículo que conduce y provoca una colisión por parte de otro vehículo que viene por detrás, o que el conductor realice una maniobra de esquite violento que provoca una colisión con otro vehículo que viene en sentido contrario, o salir de la calzada provocando atropello a personas que estuvieran en el lugar o chocar contra un objeto fijo, vehículos, inmuebles, etc. Y finalmente por la fuerza centrífuga provoca un vuelco, provocado como consecuencia daños materiales y personales (heridos y muertos).

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

CAPITULO III

MARCO JURÍDICO

LEGISLACIÓN NACIONAL Y LEGISLACIÓN COMPARADA SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

3.1. LEGISLACIÓN NACIONAL

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

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

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

3.2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

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

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

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

Cuando hablamos de seguridad ciudadana, solo debemos pensar que la ciudadanía está expuesta al alto índice de la criminalidad, hablamos de flagelos como el contrabando, el narcotráfico, el terrorismo, los desastres naturales y los

accidentes de tránsito, entre otros. Luego debemos pensar en las políticas preventivas adoptando cualquier modalidad efectiva para combatir dichos flagelos y finalmente entrar en la tarea difícil pero no imposible de concientización ciudadana.

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

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

3.3. CÓDIGO PENAL

El tema de los accidentes de tránsito, cuando de ella derive el resultado de muertos y heridos, directamente implica una relación jurídica con el Código Penal, para llegar a esta instancia legal debemos inicialmente determinar causas, protagonistas y sus responsabilidades, en el caso de que un conductor sea el culpable, disponemos del Artículo 261 del código sustantivo, en el cual literalmente dice “**Art. 261.- (Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de Tránsito)**. El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años. En caso de

reincidencia se aplicara el máximo de la pena prevista”. En este artículo resaltamos cuatro aspectos:

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

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

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

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

Dentro las normas relativas a los **DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN**, en su Artículo 210 establece como norma jurídica la **CONDUCCIÓN PELIGROSA DE VEHÍCULO**, donde el sujeto activo que es cualquiera al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis

meses a dos años. En este artículo nuevamente hace referencia al conductor por tanto no aplicable para casos de peatones.

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

En estos dos últimos artículos no tenemos un nexo mínimo con el elemento peatón, por tanto no podemos subsumir un accidente causado por un peatón en estos tipos penales, lo que nuevamente nos lleva a confirmar que no hay tipo penal donde el peatón pueda ser sancionado por el delito culposos.

Por tanto, concluimos que revisado los diferentes artículos dentro el Código Penal, no se encuentra ni un artículo referido a accidentes de tránsito, donde el sujeto activo sea el peatón responsable de los accidentes de tránsito, lo que demuestra un vacío jurídico y un desequilibrio o desproporción legal entre la responsabilidad del conductor y el peatón; porque un accidente de tránsito provocado o causado por un peatón cumple con los mismos requisitos analizados, cuales son: la culpabilidad, la producción de muertos y heridos, el medio de transporte motorizado (aunque el peatón no esté maniobrando o manejando el vehículo), consecuentemente, el peatón infractor debería ser sancionado al igual que el conductor, lo cual a la fecha no se observa en estrados judiciales.

3.4. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA BOLIVIANA

Esta normativa aprobada mediante Ley N° 743 de 8 de abril de 1985, en los artículos: 1º, 7º inc. g) y 44º establecen solo normas preventivas contra accidentes de tránsito, sin lugar al tema de responsabilidad penales y sanciones para conductores ni peatones.

3.5. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

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

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

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

El Artículo 77 establece la responsabilidad del peatón de las consecuencias de todo accidente que ocurra por culpa de este, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados. Para ello será necesario determinar las causas que tiene nexo directo con el comportamiento del peatón en las vías públicas, que de acuerdo al Artículo 76 detalla para el peatón las siguientes reglas: Dentro del radio urbano lo hará por las aceras, conservando su derecha y de ningún modo por la calzada; para pasar de una cebra a otra, lo hará obligatoriamente por las franjas de seguridad o por los lugares autorizados; está prohibido al peatón subir o bajar cuando el vehículo está en movimiento; ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aun con el propósito de abordar o detener un vehículo. En las carreteras es prohibido al peatón circular por las bermas, salvo el caso de necesidad.

Cuando existe el quebrantamiento de estas reglas si no deriva en accidente de tránsito, simplemente queda como infracción de tránsito; pero, cuando esta inobservancia provoca o produce un accidente, entonces se constituye en causa

del accidente y como consecuencia de ello estaremos ante un delito culposo de tránsito. Observamos en este Artículo que la obligatoriedad del resarcimiento de los daños y perjuicios es tema propiamente del Derecho Civil.

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

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

EL CAPÍTULO III DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, en los Artículos **152, 153, 154 y 155** establecen una conceptualización sobre el accidente, accidente doloso, accidente culposo y accidente fortuito.

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

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

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

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

3.6. REGLAMENTO DEL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

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

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

El Reglamento del Código Nacional de Transito establece en el Capítulo XI, en los artículos 152 al 167 de manera clara, precisa y detallada las reglas a las cuales debe someterse o cumplir los peatones cuando se encuentran en las vías públicas de las ciudades y fuera de ellas, cual es la circulación por las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada.

En los lugares donde no haya aceras o estas sean muy angostas, podrán excepcionalmente usar la calzada, pero en estos casos circularan uno detrás de otro (uno en fondo) y de ningún modo en grupos. Para cruzar una calle o avenida, el peatón solamente podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o no, ser elevados o subterráneos, zonas en las que tiene preferencia en la circulación, debiendo los conductores reducir la velocidad de sus vehículos o determinarlo si fuera necesario para permitir el paso de los peatones. Los peatones no deben detenerse en las aceras obstruyendo la circulación ni

transitaran por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal tránsito de las personas.

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

Establece también prohibiciones como las siguientes:

Es prohibido a los peatones cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calle o calzada a la carrera y detenerse en plena calzada. La infracción de estas reglas crea la presunción de culpabilidad del peatón. Asimismo, queda terminantemente prohibido a los peatones subir o bajar de los vehículos en movimiento, subir o bajar de un vehículo por el lado de la calzada o colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la carrocería. Se presume la responsabilidad del peatón en caso de infracción a estas reglas.

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

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

Los peatones circulan en los puentes por las zonas (o veredas) que se les haya reservado y en todo caso efectuaran el cruce solamente cuando no haya peligro por la presencia de algún vehículo. Es terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo la responsabilidad de los padres o

encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción, que signifique un peligro para la circulación pública.

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

El Artículo 399 referido a la Responsabilidad Penal, corrobora lo enunciado líneas arriba, donde de manera literal indica “Si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia”.

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

La siguiente norma también constituye materia de controversia, tal es que el **Artículo 403** respecto a la **LEY DE LA CALZADA**, establece que: “Cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se

presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad”. En este artículo vemos una doble intencionalidad, primero de manera contundente establece la presunción de culpabilidad del peatón cuando el accidente se producen la calzada, segundo de alguna manera establece una excepcionalidad cuando determina eximir de responsabilidad al conductor, pero inmediatamente le quita efectividad a la norma estableciendo **“MIENTRAS NO SE PRUEBE SU CULPABILIDAD”**, esta última disposición le quita fuerza, seguridad y efectividad a la Ley de la Calzada. Resaltaremos que este artículo puesto en práctica sin la excepcionalidad de probar la culpabilidad del conductor, hubiese sido una gran medida preventiva contra los accidentes de tránsito, cuyo efecto inmediato sería la disminución de los atropellos y por consiguiente la reducción del número de muertos y heridos.

El Artículo 428 establece que: “Tratándose de los delitos de Tránsito o de accidentes graves cuyo juzgamiento corresponde a los tribunales ordinarios de justicia, la División de Investigaciones de Tránsito, procederá a levantar las diligencias de Policía Judicial conforme a las normas establecidas y una vez concluidas las elevará a conocimiento del Ministerio público con un informe circunstanciado de los hechos”.

El Artículo 428 concordante con el Artículo 143 del Código de Tránsito, es claro y conciso respecto a lo referido como delitos de tránsito a los accidentes graves, las cuales deben ser investigadas por la División de Accidentes de Tránsito y concluidas las mismas deberán ser elevadas a conocimiento del Ministerio Público; al respecto, si se tratara de un caso donde esté involucrado el conductor, previa imputación formal pasara a conocimiento del Juez competente, pero que sucederá en caso de que producto de la investigación se determine la responsabilidad penal del peatón, en que artículo del Código Penal el Representante del Ministerio Público fundamentara su imputación formal para hacer conocer al Juez Contralor de Garantías; ahí nuevamente tenemos un vacío

jurídico, pues si pasa a esa instancia judicial, simplemente no se le sanciona y queda impune del hecho que se le imputa.

3.7. LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO URBANO

APROBADO MEDIANTE Ley Municipal Autónoma N° 015, en el periodo del Dr. Luis Revilla Herrero Alcalde Municipal de la ciudad de La Paz, con la finalidad de normar, regular y controlar el transporte y transito urbano, en la jurisdicción del Municipio de La Paz, bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.

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

La presente Ley establece en el Título IV, Capítulo I, en los artículos 93 y 94 de manera clara, precisas y detallada las sanciones a las infracciones administrativas cometidas por los conductores y Peatones, pero en ninguno de sus incisos refiere a los accidentes de tránsito ni refiere a su sanción penal por la comisión de ese ilícito, lo que implica que tampoco en esta ley se prevé la sanción penal para los peatones.

Pero lo único que podemos rescatar se encuentra en el Título III, Capítulo IV Educación Vial, **Art. 83 y 84** que señala que de forma obligatoria dentro de los programas de cultura ciudadana, deberán ser incorporados planes proyectos relativos a la educación vial y comunicación dirigidos a la ciudadanía en general y prioritariamente a personas con discapacidad, niños, adolescentes y adultos mayores; asimismo, que en la curricula escolar incorporar los contenidos temáticos relativos a la educación vial elaborados en coordinación con la Policía Boliviana.

El Artículo 87 (Difusión) referente a que los medios masivos de comunicación social, deberán asignar espacios gratuitos para la difusión de mensajes, spots, cunas radiales u otros, sobre educación vial y prestación del servicio público de transporte urbano de pasajeros.

3.8. LEGISLACIÓN COMPARADA

Para sustentar la presente investigación de tesis, se precisa citar legislaciones de países vecinos, mismos que dentro sus normativas prevean la sanción penal para los peatones que incurran en delitos relacionados a los accidentes de tránsito, para lo cual a continuación a objeto de comparar con nuestra legislación se citara las normativas de las Repúblicas de Argentina y Perú.

3.8.1. LEGISLACIÓN DE LA REPUBLICA DE LA ARGENTINA

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

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

3.8.2. LEGISLACIÓN DE LA REPUBLICA DEL PERÚ

Artículo 111.- Homicidio Culposo El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con la pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

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

(*) Artículo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 27753, publicada el 09 de junio de 2002, cuyo texto es el siguiente:

Artículo 111.- Homicidio Culposo El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

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

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

Artículo 36.- Inhabilitación Efectos

La inhabilitación producirá, según disponga la sentencia:

Sistema Peruano de Información Jurídica Página 21

1. Privación de la función, cargo o comisión que ejercía el condenado, aunque provenga de elección popular;
2. Incapacidad para obtener mandato, cargo, empleo o comisión de carácter público;
3. Suspensión de los derechos políticos que señale la sentencia;
4. Incapacidad para ejercer por cuenta propia o por intermedio de tercero profesión, comercio, arte o industria, que deben especificarse en la sentencia;
5. Incapacidad para el ejercicio de la patria potestad o curatela;

6. Suspensión o cancelación de la autorización para portar o hacer uso de armas de fuego;
7. Suspensión o cancelación de la autorización para conducir cualquier tipo de vehículo;
8. Privación de grados militares o policiales, títulos honoríficos u otras distinciones que correspondan al cargo, profesión u oficio del que se hubiese servido el agente para cometer el delito.

Artículo 124.- Lesiones Culposas El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por la acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días de multa.

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

La pena privativa de libertad será no menor de tres años ni mayor de cinco años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 26 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

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

3.8.3. SIMILITUD Y DIFERENCIAS ENTRE LAS LEGISLACIONES PENALES DEL PERÚ Y LA ARGENTINA, CON NUESTRA LEGISLACIÓN PENAL. –

ASPECTOS CRÍTICOS

Entre la legislación Penal de nuestro país y las legislaciones Penales de las Repúblicas de Argentina y Peruana, existen muchas similitudes ya que contemplan el homicidio y lesiones en accidentes de tránsito, pero lo que varía es la pena que imponen las diferentes legislaciones citadas y además podemos señalar que nuestro Código Penal legisla de una manera puntual el homicidio y lesiones en accidentes de tránsito, ya que contiene un artículo específico que tipifique esta conducta, en cambio las legislaciones de Argentina y Peruana se ocupan del problema de una manera globalizada, pues lo incluyen dentro del homicidio y las lesiones cometidas por culpa, lo que significa que no tiene una tipificación específica; asimismo, dentro su normativa tampoco prevee la sanción penal para los peatones que son protagonistas de accidentes de tránsito, lo que implica que al igual que en Bolivia, no existe sanción para los peatones.

CUADRO COMPARATIVO

CÓDIGO PENAL DE LA NACIÓN ARGENTINA	CÓDIGO PENAL PERUANO	CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO BOLIVIANO
<p>ART. 84. Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.</p>	<p>ART. 111 HOMICIDIO CULPOSO. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 – incisos 4), 6) y 7)–, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.</p>	<p>ART. 261º (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRANSITO). El que resulte culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de unas o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años.</p>

CAPITULO IV

MARCO PRÁCTICO

DEMOSTRACIÓN DE LA HIPÓTESIS

4.1. INTRODUCCIÓN

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

Respecto a las causas atribuibles a los conductores, en Estado a través de las autoridades correspondientes, busca medidas preventivas o políticas preventivas para reducir el índice de crecimiento de los accidentes y más si se cuenta con normas que determinan y sancionan su responsabilidad; lo que no ocurre con los peatones, que en la actualidad se limita a implementar ciertas medidas preventivas a través de una escasa campaña de educación vial que no está al alcance de toda la colectividad o ciudadanía, sus efectos son pobres o poco efectivos, los programas deben ser integrales, no meros parches.

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

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

4.2. FUNDAMENTACIÓN LEGAL

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

Si bien el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, rezan ciertos artículos de responsabilidad penal tanto para conductores como para peatones, como también existe alguna norma jurídica que establece que en caso de accidentes con muertos y/o heridos graves y gravísimas deben ser tratados dentro la jurisdicción de la justicia ordinaria, en el caso de los accidentes donde el responsable es el peatón, estos casos quedan solo en conocimiento de los fiscales adscritos a la Unidad Operativa de Tránsito y si de alguna manera pasa a conocimiento de los juzgados correspondientes, por la razón expuesta de la imposibilidad de subsumir el hecho, se ven obligados a buscar ciertos mecanismos jurídicos basados en los principios generales del derecho, para poder

absolver el caso, pero no pueden hacer que el peatón culpable llegue a ser privado de su libertad, nuestra clara que por lo menos en la Penitenciaría de San Pedro de la ciudad de La Paz, no ha existido ni existe un solo privado de libertad que sea peatón responsable de un accidente.

Este vacío jurídico tiene dos efectos connotados, el primero la impunidad y el segundo el índice de crecimiento de los accidentes de tránsito atribuibles a los peatones va en continuo crecimiento, por la sencilla razón de que no se tiene una norma sancionadora en caso de accidentes y si el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento en la teoría sanciona a los peatones infractores (transgresión o quebrantamiento de una regla sin provocar accidentes).

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

La fundamentación legal para incorporar un tipo penal en contra de los peatones responsables de la comisión de un accidente de tránsito considerado como delito culposo, tiene dos objetivos, el primero el de no dejar en la impunidad a los peatones causantes de accidentes de tránsito y el segundo constituir esta propuesta como una política preventiva contra el índice de crecimiento de los accidentes de tránsito.

4.3. FUNDAMENTACIÓN ESTADÍSTICA

Estadísticamente en base a los datos obtenidos en el Comando General de la Policía Boliviana, se ha comprobado que en Bolivia durante el quinquenio 2015 – 2019 se han registrado 210.435 accidentes de tránsito, en los cuales corresponde a 26.141 casos de atropellos protagonizados por el peatón y el vehículo, que corresponde el 15% de total de accidentes, como consecuencia de este hecho calificado como atropello resultaron 2.047 personas fallecidas que significa el 37.13 % del total de personas fallecidas en los deferentes accidentes (5.515 muertos) y la cantidad de 27.587 personas heridas por atropellos que significa el increíble porcentaje de 43.97 % del total de 62.738 personas heridas en los diferentes hechos de tránsito. (VER ANEXO 3)

De acuerdo de los cálculos efectuados al realizar el presente trabajo de investigación científica (Tesis) y considerando un incremento promedio de 4.174 (15.65 % anual) casos de accidentes anuales, para el año 2025 tendremos aproximadamente 83.622 accidentes que representa un incremento del 99.97 % prácticamente el doble de los accidentes que se han registrado durante el año 2015.

De la misma manera, durante el periodo 2015– 2019 se han registrado 5.513 muertos, de los cuales fallecieron por atropellos la cantidad de 2.047 persona que representa el 37.13 %

Respecto a personas heridas durante el mismo quinquenio se han registrado 62.738 casos, de los cuales corresponde a personas heridas por atropello la cifra de 27.587 casos, increíble cantidad que significa un 43.97 % del total de lesionados en diferentes accidentes.

Algo que resaltar, la cantidad de personas damnificadas entre muertos y heridos durante el periodo 2015 – 2019 en diferentes accidentes es de 68.251 y por el mismo quinquenio pero en atropellos la cifra de personas fallecidas y

lesionadas suma la cantidad de 29.634, porcentualmente representa un 43.42 % del total.

Estas cifras numéricas y porcentuales dicen por si mismos que los peatones se constituyen en un alto riesgo en la seguridad vial, especialmente en lo que concierne a los atropellos, no consideramos otros tipos de accidentes por no tener ningún dato al respecto.

¿Cuáles las causas por las cuales un peatón se involucra en un accidente de tránsito? Estadísticamente se debe a dos factores: Por imprudencia del peatón se registra en el quinquenio 2014 – 2019, la suma de 15.060 casos (8.85 %) y por cruzar peligrosamente 997 (0.58 %) atropellos, cuya sumatoria nos da 16.057 casos de atropellos; esto en líneas generales nos representa el 9.43 % del total de accidentes a nivel nacional por el periodo 2015- 2019.

El tema no termina ahí, si revisamos los antecedentes estadísticos que se encuentran en los anexos, se observara que en el periodo de 2015 – 2019, se han registrado 26. 141 atropellos y nosotros acabamos de ver en el mismo periodo a nivel nacional se registran 16.057 atropellos, existiendo una diferencia de 10.084 casos, lo que significa que este dato corresponde a la culpabilidad de los otros elementos de tránsito, cuales son el conductor por sobre todo y tal vez un mínimo porcentaje atribuible al factor vía, medio ambiente y vehículo; pero, considerando que estos últimos factores no inciden en las cifras podemos considerar que el 61.42 % de los atropellos son causados por la irregularidad e imprudencia del peatón y el saldo de 38.58 % será atribuible al elemento conductor.

4.4. VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para la validación de hipótesis, se realizaron Encuestas y Entrevistas referidas al conocimiento que tiene la ciudadanía acerca de la responsabilidad y las causas que ocasionan los Accidentes de Tránsito, y con los datos obtenidos poder determinar los “LIMITES JURÍDICOS Y TÉCNICOS PARA ESTABLECER LA RESPONSABILIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

4.5. ENCUESTAS

Durante los días 06 al 26 de mayo de 2019, se procedió a realizar 100 Encuestas en varios ámbitos de la ciudad de La Paz, dirigidas a los peatones, conductores de diferentes sectores sindicales y particulares, policías de las diferentes Unidades Policiales y en particular a Investigadores Técnicos de Accidentes de Tránsito, funcionarios de los Juzgados (Jueces y personal dependiente), funcionarios del Ministerio Público (Fiscales de Materia y personal auxiliar) y estudiantes de la Facultad de Derecho (UMSA), habiendo para el efecto visitado diferentes instituciones, oficinas, bufets y la vía pública.

La edad de los encuestados fluctuó entre los 18 hasta los 50 años y dentro el género o sexo, se ha tratado de ser equitativo entre los varones y las mujeres con ligera superioridad con respecto al sexo masculino.

Para fines metodológicos y la evaluación, las preguntas efectuadas en la Encuesta tienen una ponderación de 1% al 100%, lo que dará resultado en porcentajes reales.

A objeto de realizar la evaluación final en nuestro trabajo de tesis, se ha efectuado un cuadro resumen con todos los datos obtenidos en la mencionada Encuesta, y que será material de fundamento para sustentar el presente trabajo de investigación. Se aclara que para efectos de evaluación, todos los cuadros tienen una valoración porcentual.

CUADRO 1

TABULACIÓN GENERAL DE LA ENCUESTA

PREGUNTAS	SI	NO	NS/NR			TOTAL
PREGUNTA 1	15%	85%	0%			100%
PREGUNTA 2	73%	20%	7%			100%
PREGUNTA 3	91%	9%	0%			100%
PREGUNTA 4	98%	2%	0%			100%
PREGUNTA 5	Falla Mecánica	Imprudencia Conductor	Imprudencia Peatón	Exceso de velocidad	Omitir señales de tránsito	100%
	30%	25%	25%	10%	10%	
PREGUNTA 6	Implementar Educación Vial	Implementar señalización visibles	Retirar vehículos usados	Endurecer pena accidentes de tránsito	Todos	100%
	50%	30%	10%	5%	5%	

Fuente: Elaboración propia del tesista.

ANÁLISIS Y COMENTARIO

El presente cuadro elaborado con los datos y tabulaciones de las encuestas realizadas, permite interpretar que el peatón es uno de los elementos humanos más incidentes en los accidentes tipificados como atropellos y es a él que está dirigido la objetividad de la tesis, proponiendo la implementación de un tipo en el Código Penal, que sancione a los peatones culpables penalmente y asuman su responsabilidad civil en cuanto a la responsabilidad de daños y perjuicios.

Asimismo, cabe recalcar que la situación caótica de circulación no solamente de peatones sino también de vehículos en la ciudad de La Paz y otras urbes de nuestro país, se debe a muchos factores, entre ellos, la poca capacidad de las vías estrechas, el alto crecimiento vehicular, la densidad poblacional, el intenso

tráfico vehicular, el poco o ningún control policial, la falta de una cultura vial, vías convertidas en mercados, entre otros, a los cuales debemos sumar defectos de comportamiento personal de los peatones en la vías, lo que trae consigo la inseguridad vial, ocasionada en muchos casos por los peatones derivando estas en accidentes de tránsito con consecuencias funestas.

4.5.1. INTERPRETACIÓN DE LAS PREGUNTAS EFECTUADAS EN LA ENCUESTA

PREGUNTA 1

¿Ud. Cree que los peatones en las vías públicas circulan de manera ordenada y disciplinada respetando las señales y normas de Transito?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

El 81% de los encuestados afirman que los peatones no circulan en las vías públicas respetando las señales y las normas de Tránsito, el 15% dice que si circulan respetando la norma de Transito y el 4% restante no responde, estos porcentajes demuestran contundentemente que la conducta de los peatones es totalmente deplorable, ya que los mismos sea por negligencia, imprudencia o inobservancia de las normas de circulación, no cuidan ni siquiera su humanidad y menos cuidara de los demás, pero esta situación caótica de circulación no solamente de peatones sino también de vehículos en la ciudad de La Paz y otras de nuestro país, se debe a muchos factores, entre ellos, la poca capacidad de las vías estrechas, el alto crecimiento vehicular, densidad poblacional, el intenso tráfico vehicular, el poco o ningún control policial, la falta de una cultura vial, vías convertidas en mercados, entre otros, a los cuales debemos sumar defectos de comportamiento personal de los peatones en las vías, etc., que traen como consecuencia la inseguridad vial, ocasionada en muchos casos por los peatones derivando estas en accidentes de tránsito con consecuencias lamentables .

Los datos obtenidos reflejan claramente que los peatones no han leído para nada el contenido del Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, y por ende no tienen ninguna cultura vial, que muchas veces se adquieren a través de las recomendaciones y valores proporcionados dentro la familia, en los centros educativos y las más de las veces a través de campañas de educación vial. (VER ANEXO 2)

PREGUNTA 2

¿Considera Ud. que los peatones son causantes de los accidentes de tránsito?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

Los encuestados desde su óptica dicen que los peatones en un 73% son causantes de los accidentes de tránsito y en un 20% consideran que no son responsables y un 7% so sabe. En este caso es fácil deducir que los encuestados tiene una visión de ver al peatón como un elemento de riesgo en las vías públicas y por tanto causante de accidente de tránsito, lo cual tiene veracidad en virtud de que el peatón en las vías tiene un comportamiento iracundo, no presta seguridad, no es previsor ante ningún riesgo y no es cumplidor de las normas de circulación. (VER ANEXO 2)

PREGUNTA 3

¿El Código Penal establece sanción penal para los Conductores, empero no sanciona al Peatón. ¿Cree Ud. que se justifica incluir en el Código Penal, la responsabilidad del Peatón en los de transito?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

El 91% de los encuentros tienen el criterio de que si debería incluirse en el Código Penal Boliviano la Sanción Penal para los peatones, porque con la Ley en la mano nuestros administradores de justicia podrían sancionar a los malos peatones que sean responsables de un accidentes de tránsito, de cuyo resultado

emergen muertos y heridos, y el 9% restante considera que no deberían ser sancionados; esa posición se justifica bajo los siguientes argumentos:

En un accidente de tránsito, todos son culpables de alguna u otra forma, cada peatón tiene un grado de responsabilidad al igual que el conductor, por tanto la justicia debe ser para todos; además, para que se sienta precedente y los peatones aprendan a respetar las normas de tránsito, será necesario normar o crear leyes adecuadas que sancionan al peatón.

El Código Penal solo penaliza a los conductores, se han olvidado y han dejado impunes a los peatones culpables o responsables de un accidente, no es justo que solo es conductor este en la balanza de la justicia, sino también deben estar los peatones o toda otra persona culpable.

Los peatones creen ser intocables, la realidad es que si existen normas que cumplir ellos también deben cumplir, el que sean imprudentes y no conozcan las normas de tránsito y vialidad, no tengan cultura ni educación vial, no les exime de ninguna sanción cuando cometen infracciones y menos cuando son causantes de accidentes, porque todos estamos obligados a cumplir la ley.

El peatón en las vías tiene más responsabilidad, porque no funciona a motor o no tiene el control de una máquina que puede echarse a perder; además, el peatón como ente pensante, también tiene que tomar sus previsiones, tiene que tomar precauciones en las calles, cuidarse no poner en riesgo su vida o poniendo en apuros a los choferes que tiene que cuidar a decenas, centenas de peatones y pasajeros, por tanto si el peatón es responsable de un accidente necesariamente debe ser sancionado como un cualquier parte del mundo, solo en Bolivia el peatón es intocable.

El mal comportamiento de los peatones en las calles, atenta contra su vida y la vida de los demás, no se adecuan a las normas de circulación, contribuyen al alto número de accidentes de tránsito, sancionarlos sería una buena medida que pondría fin o por lo menos reduciría los riesgos que crea en las vías, así

aprenderían a respetar las normas de tránsito, circular en las vías de forma consciente y como cualquier otro ciudadano tiene que ser responsable de sus actos.

En aras de una correcta administración de justicia y por el principio de igualdad ante la ley, cualquier responsable de un accidente de tránsito debe ser sancionado; en la actualidad no ocurre eso, ante la falta de una normativa adecuada, muchos peatones responsables quedan en la impunidad y las autoridades judiciales poco o nada pueden hacer ante la falta de una normativa que permita elevar un caso de peatón responsable a las instancias del juez, por no contar con una norma adecuada referida de manera específica a peatones responsables de un accidente de tránsito, por lo que están coartados de procesar y sancionar a dichos peatones irresponsables causantes de accidentes.

Cuando un peatón culpable de un accidente, haya fallecido en el hecho de tránsito, lo que se hace es eximir al conductor de toda responsabilidad sea penal o civil.

Muchas veces, un conductor por evitar atropellar a un peatón irresponsable causa un accidente mayor y es sancionado civil y penalmente, y el peatón causante del accidente desaparece del escenario del hecho y no es sancionado ni civil ni penalmente, quedando en la impunidad. Sencillamente aplíquese la Ley de la calzada.

Sí, es importante aplicar la ley de la calzada establecido en el Código Nacional de Tránsito y completar o concordar con una pena o un tipo penal en el Código Penal.

Tenemos un 9% de encuestados que sostienen que el peatón no debe ser sancionado penalmente, cuando es protagonista de un accidente con muertos y heridos, sus argumentos son los siguientes:

El peatón no puede ser sancionado, porque siempre tiene que estar sobre la acera sin perjudicar a las movilidades, pero en nuestras ciudades ¿Cómo el

peatón va a circular sobre las aceras?, si las aceras están ocupadas por vendedoras, por talleres de reparaciones, por borrachos durmiendo, por objetos varios como piedras, arena, ladrillos, adobes; por trabajadores que hacen reparaciones haciendo uso de sus escaleras, por material de construcción que colocan los que hacen sus casas, sus edificios, entonces ¿Dónde está el espacio destinado para los peatones? A los que hay que meterlos a la cárcel o sancionarlos no son a los peatones sino a las autoridades que no ponen control de ninguna naturaleza, porque las avenidas y calles que tenemos en el país no son adecuadamente normadas por la alcaldía y no hay espacio para la circulación de los peatones.

No se puede sancionar a los peatones sin antes darle una educación vial, enseñarles a tener una buena conducta en las calles y concientizarlos de manera que en las vías tengan mucho cuidado y respeten las leyes y normas de circulación, mientras tanta no se le puede sancionar.

No, mientras no esté tipificada en el Código Penal, la responsabilidad del peatón en accidentes graves. Y no, porque los conductores son los únicos responsables y culpables de todos los accidentes de tránsito, ellos son los que tienen el poder de esa máquina que conocemos con el nombre de vehículos. (VER ANEXO 2)

PREGUNTA 4

¿Conoce Ud. el caso de algún peatón causante de un accidente grave con muertos y heridos sancionado civil o penalmente?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

El 98% de los encuestados no conoce de ningún caso de peatones responsables de un accidente de tránsito que haya sido remitido a conocimiento del Ministerio Público u otra instancia judicial como los juzgados y el saldo del 2% si cree conocer, lo que fehacientemente demuestra que los peatones infractores o

culpables de accidentes de tránsito, a la fecha no son sancionados penal o civilmente porque en nuestra normativa existe un vacío jurídico que no prevee esa sanción, por ende quedan impunes los mismos. (VER ANEXO 2)

PREGUNTA 5

¿Qué parámetros jurídicos y técnicos de los que se citan a continuación deben tomarse en cuenta para establecer la responsabilidad en accidentes de tránsito?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

Las respuestas fueron compartidas por muchos encuestados, siendo que un 30% coincide que la falla mecánica debería ser tomado muy en cuenta al momento de determinar la responsabilidad en accidentes de tránsito, un 30% responsabiliza al peatón imprudente, otro 29% refiere la irresponsabilidad del conductor y el 11% coincide que el exceso velocidad debería ser tomado en cuenta para determinar la responsabilidad en accidentes de tránsito, lo que conlleva a establecer que en los accidentes de tránsito tiene mucho que ver la condición mecánica de los vehículos, así como la irresponsabilidad de los peatones y conductores, quienes por su negligencia e inobservancia de las normas de tránsito, son los mayores responsables de los accidentes de tránsito. (VER ANEXO 2).

PREGUNTA 6

¿Según las estadísticas de la O.M.S., los accidentes de tránsito son la primera causa de mortalidad a nivel mundial. ¿Según su parecer que medidas preventivas deben adoptarse para evitar los accidentes de tránsito en nuestro país?

ANÁLISIS Y COMENTARIO

En esta última pregunta, la opinión del 50% de los encuestados es coherente, tienen un criterio de que en la currícula de los estudiantes de nuestro país, debería implementarse la materia de Educación Vial, el 30% opina que debería colocarse señalizaciones más visibles en las calles, el 10% dice que debería retirarse de la circulación los vehículos viejos, el 5% opina que deben endurecerse las sanciones y/o penas en materia de accidentes de tránsito y el resto 5% indican que deben ser tomados los parámetros referidos.

Según los datos obtenidos en la presente encuesta, la ciudadanía en general apuesta por la Educación Vial y que mejor hacerlo desde la educación primaria, pero no olvidemos que esta educación también parte desde el hogar, lo que no nos deslinda de responsabilidad en cuanto a la formación y/o culturización de nuestro hijos que son el presente y futuro de nuestro país. (VER ANEXO 2).

4.6. ENTREVISTAS

Durante los días 06 al 26 de mayo del mes de junio del año 2019, se procedió a realizar una serie de Entrevistas dirigidas a Profesionales y autoridades legalmente establecidas en nuestro país, como ser Jueces de Instrucción, Jueces de Sentencia, Fiscales de Materia, Director de Régimen Penitenciario, Comandante del Organismo Operativo de Transito de la Policía Boliviana, Gobernador del Penal de San Pedro, Docentes de la Universidad Mayor de San Andrés, Técnicos del Organismo Operativo de Transito y Abogados entendidos en la materia de Accidentes de Tránsito, donde los mismos coinciden en que los peatones que incurran en la comisión de un delito referente a un accidentes de tránsito, deberían ser sancionados penalmente , para lo cual urge la necesidad de incorporar en el Código Penal Boliviano el Art. 261 bis, donde se prevea la Sanción Penal para los peatones. (VER ANEXO 2).

4.7. FUNDAMENTACIÓN INSTITUCIONAL Y PERSONAL DEL TESISISTA

En base a los datos estadísticos emanados del Comando General de la Policía Nacional, para el quinquenio 2015 – 2019 realizamos las siguientes consideraciones de orden numérico: (VER ANEXO 3)

Cantidad de accidentes a nivel nacional 2015 – 2019	170.219
Muertos a nivel nacional 2015 – 2019	5.513
Heridos a nivel nacional 2015 – 2019	62.738
Cantidad de atropellos a nivel nacional 2015 – 2019	26.141
Muertos en atropellos a nivel nacional 2015 – 2019	2.047
Herido a nivel nacional 2015 – 2019	27.587

La cantidad de atropellos (26.141 casos) registrados del 2015 – 2019 a nivel nacional, representa el 15% del total de accidentes de tránsito (170.219 casos) durante el mismo quinquenio. Insólito, con asombro podemos observar que el porcentaje de muertos por atropellos es de 37.13% (2.047 muertos) y el de heridos el 43.97% (27.587 heridos).

Considerando que los seguros cubren una prima de \$us. 3.000.- por persona muerta en los cinco años que se han producido 2.047 muertos, se habría cubierto la suma de \$us. 6.141.000.- (SEIS MILLONES CIENTO CUARENTA Y UN MIL DOLARES AMERICANOS 00/100).

En el quinquenio 2015 – 2019 se han registrado 27.587 heridos a nivel nacional y suponiendo que los seguros cubren la suma promedio de \$us. 2.000.- por persona herida, se habría cubierto la suma de \$us. 55,174.000.- (CINCUENTA Y CINCO MILLONES CIENTO SETENTA Y CUATRO MIL DOLARES AMERICANOS 00/100).

Recordamos que en un hecho calificado como atropello los elementos de tránsito interventores son normalmente un vehículo y un peatón, a la cual existen algunas excepciones, y como consecuencia de los atropellos también emergen daños materiales evaluados en \$us. 50 (promedio estimado personal), considerando que son 26.141 los vehículos involucrados, los gastos emergentes en la reparación de los mismos ascienden a la suma de \$us. 1.307.050.- (UN MILLON TRESCIENTOS SIETE MIL CINCUENTA DOLARES AMERICANOS 00/100).

También debemos considerar que el Estado a través del Comando General de la Policía Nacional eroga gastos relacionados a la remuneración salarial, medios de transporte, comunicaciones, quipo de emergencia, material de escritorio y mantenimiento, insumos varios, dotación de uniformes, alimentación al personal de servicio, servicios básicos en las diferentes unidades policiales, etc., movimiento económico destinado a la prevención, control e investigación de los accidentes de tránsito, de los cuales solo hacemos un análisis de lo que concierne a la remuneración salarial de los efectivos destinados a las unidades operativas de Transito y La Paz y El Alto y en función a esos datos hacer un cálculo aproximado con respecto al nacional, cuyos resultados son los siguientes:

En base a los cuadros de remuneraciones mensuales del efectivo de la Policía Boliviana, efectivo del personal policial, efectivo del personal destinado a las diferentes unidades operativas de Transito tanto de la ciudad de La Paz y El Alto, y los otros distritos policiales del interior, previo cálculos numéricos se obtiene los siguientes resultados:

Efectivo a nivel nacional en las unidades de Transito	3.100
Quinquenio 2014 – 2019 (meses)	60
Promedio mensual sueldo por cada funcionario de transito	Bs. 2.200
Total remuneración económica que ha erogado el Estado en cinco años en bolivianos	325,536.320

A esto debemos sumar los sueltos de los otros operadores de justicia como son los Fiscales, Jueces, Auxiliares, personal de apoyo, Médicos, Para médicos, Enfermeras, Laboratoristas, costos por internación, medicamentos, medios de transporte, etc., todo lo descrito respecto al Estado.

También se debe considerar los gastos que deben realizar las familias tanto de los conductores como de los peatones como son honorarios profesionales de Técnicos, Abogados, Psicólogos, pagos por servicios varios cuando fallece una persona y por la circulación y tratamiento cuando se trata de una persona herida.

Dentro del ámbito social un accidente de tránsito trae como consecuencia problemas de índole laboral para el conductor, peatón y para el propietario del vehículo, todos dejan de percibir montos de dinero que muchas veces son el sustento de toda su familia, problemas de desmembramiento familiar, la esposa y los hijos quedan en la orfandad o en el desamparo y problemas de orden psicológico como el caso de un conductor que va a la cárcel, al regresar al seno familiar ya no encuentra el mismo afecto, y de parte de la sociedad recibe un repudio que muchas veces deriva en cierta hostilidad o animadversión y muy difícilmente podrá encontrar una nueva fuente de trabajo, en caso de personas heridas, existen varios casos donde las lesiones son irreversibles, si se quiere decir que quedan desvalidos de poder seguir ejerciendo su trabajo normalmente como antes del accidente y por consiguiente se constituye en un elemento lastre o carga para su familia.

Por todo lo anteriormente expuesto y la ardua investigación efectuada por mi persona en dependencias del Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana y las Fiscalías pertinentes en mi condición de Tesista de la Facultad de Derecho de la Universidad Mayor San Andrés, tuve acceso a varios casos de peatones involucrados en hechos de tránsito, en los cuales el peatón tuvo el 100% de responsabilidad, pero como nuestra normativa (Código Penal) aun no prevee la sanción penal para los peatones causantes de accidentes de tránsito, los mismos quedan impunes del delito que se les imputa, siendo que en esas dependencias

diariamente existe casos que se han constituido en problemáticos, en razón de que al momento de remitirlos a conocimiento Fiscal adscrito a la División Accidentes, con la finalidad de que estos pasen a conocimiento del juez respectivo, el mencionado Fiscal, no contaba con un tipo penal con el cual imputar al o a la peatón culpable de un hecho de tránsito, situación que motivo que el caso sea solucionado mediante un arreglo de partes y el desistimiento respectivo.

El resultado de esta irregular situación dentro del campo penal, trae consigo como consecuencias la impunidad del peatón culpable, por eso es apremiante que la sociedad en su conjunto en coordinación con los organismos gubernamentales y no gubernamentales, elaboren políticas y programas destinados a la protección de ese valioso bien que es la vida, ya que la muerte de una persona, especialmente joven, significa que el país pierde un estudiante, obrero, trabajador rural, profesional o empresario. En menor medida, pero también con consecuencias económicas importantes, está el grupo de personas que día a día queda discapacitada parcial o definitivamente a consecuencia de los accidentes de tránsito.

CAPITULO V

CASUÍSTICA SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO

5.1. FUNDAMENTACIÓN PRÁCTICA

En definitiva, a pesar de la importancia de las fallas técnicas en los vehículos (frenos, neumáticos y dirección, los más frecuentes), los derivados de los factores atmosféricos (oscuridad, niebla, lluvia, nieve o hielo), del diseño de las vías públicas (obstrucciones viales, deficiencias de trazado y conservación, anchura, falta de adecuación de señales, volumen e intensidad de tráfico), es el factor humano que por su negligencia y/o inobservancia produce la mayor parte de los accidentes de tránsito a nivel mundial, por estas consideraciones y siendo que los entes encargados de hacer justicia (Fiscales y Jueces) resuelven por analogía los casos de accidentes de tránsito donde se encuentran involucrados peatones, nos vemos en la imperiosa necesidad de pedir a nuestros legisladores que de una vez se provea a los aplicadores de justicia normativas y/o leyes que sancionen a conductores, peatones, importadores de vehículos, mecánicos, policías, etc., que se encuentren involucrados en accidentes de tránsito, ya que el vacío jurídico que actualmente existe deja en la impunidad a los peatones, mecánicos, importadores de vehículos, etc.

5.2. CIFRAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Según las estadísticas del Comando General de la Policía Boliviana (2015 - 2019), se estima que en nuestro país, se producen aproximadamente 93 accidentes por día de los cuales resultan un promedio de 1.103 muertos por año o 3 por día, cifra con tendencia ascendente cada año que pasa. (VER ANEXO 3)

En las carreteras de todo el mundo mueren al año al menos medio millón de personas y unos 15 millones sufren lesiones. Las cifras de heridos varían mucho

según la población y la densidad del tráfico, así como el grado de aplicación de las medidas preventivas y correctivas.

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

5.1. CASUÍSTICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DONDE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS PEATONES

Para mayor comprensión y fundamentación del presente trabajo de investigación, se visitó dependencias del Organismo de Transito de La Paz y las oficinas de la Fiscalía de ese Organismo, a objeto de entrevistar a los investigadores y Fiscales de Materia, respecto a las falencias y limitaciones que tienen los mismos en la investigación de los hechos de tránsito, quienes confirmaron lo que se ha planteado en nuestro trabajo de tesis, argumentando que en su trabajo de investigación no existe una normativa que prevea la sanción penal de peatones causantes de accidentes de tránsito, y por ese vacío jurídico a la fecha no existe ningún peatón privado de libertad, lo que implica que los conductores aunque no sean responsables directos de los accidentes, a la fecha por determinación técnica y conclusiones de la autoridad competente (Fiscal de Materia asignado al caso), son los que deben correr con los gastos de la curación de heridos y reparación de vehículos siniestrados, en ese entendido a continuación detallamos algunos casos concernientes al tema que se viene investigando:

Caso No. 0420/2017

Naturaleza del hecho:

ATROPELLO CON MUERTE

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

El día viernes 25 de mayo a horas 20:00, el hecho de tránsito de acuerdo a la versión del protagonista y otros testigos, se habría suscitado en circunstancias en que el vehículo protagonista, conducido por el Sr. Alejandro Cazzal Carafa, circulaba por la referida avenida en sentido de bajada, al llegar a la altura de la calle 10 de Calacoto, se ve sorprendida por el cruce imprevisto de dos peatones, Sra. Rosmery Sánchez Cruz de Copa y menor Carolina Mery Copa Sánchez, llegando a atropellarlas, con la parte anterior del motorizado.

DETERMINACIÓN TÉCNICA

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

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

INTERPRETACIÓN

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

Caso No. 0959/2018

Naturaleza del hecho:

**ATROPELLO A PEATÓN
SEGUIDA DE MUERTE**

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

A horas 08:50 a.m. aproximadamente de fecha 31 de marzo de 2018 años, en la carretera a Oruro, altura Vela, se suscitó ATROPELLO A PEATÓN SEGUIDA DE MUERTE, protagonizado por el señor FÉLIX MATÍAS FLORES conductor del Minibús con placa de control 1210-BPT, el mismo que circulaba por la carretera a Oruro de la Ceja de El Alto con destino hacia la localidad de Ventilla y al llegar a inmediaciones del puente Vela atropello a la peatón identificada posteriormente como FELICIDAD DÍAS COPA DE QUISPE, de 57 años, según informe 172/18 caso IDIF-4005-18-LP, se detectó 0,8 grs. de alcohol en muestra de sangre de la occisa, misma que cruzaba la vía en forma transversal de izquierda a derecha con relación al conductor, de forma imprudente bajo efecto de bebidas alcohólicas y el conductor debido a la falta de visibilidad y ante una vuelta intempestiva y sorpresiva de la víctima cuando ya prácticamente había cruzado la calzada, impacto en la humanidad de la peatón con la parte frontal de su estructura.

DETERMINACIÓN TÉCNICA

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

Que el presente hecho, se encuentra tipificado dentro de lo que establece el Art. 154 (ACCIDENTE CULPOSO) del C.N.T. al hecho, por la inobservancia de los artículos: Art. 96 del C.N.T. (PRECAUCIÓN) Imputable al señor Félix Matías Flores, conductor del minibús placa 1210-BPT y Art. 76 del C.N.T. (REGLAS DE CIRCULACIÓN), Art. 154 del R.C.N.T. (otras normas de circulación), Art. 157 del R.C.N.T. (PRECAUCIÓN) y Art. 403 del R.C.N.T. (LEY DE CALZADA). Imputables a la señora peatón Felicidad Días Copa de Quispe.

INTERPRETACIÓN

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

Caso No. 2635/2018

Naturaleza del hecho:

**ATROPELLO A PEATONES
CON MUERTE**

CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO

A horas 15:10 p.m. aproximadamente de fecha 6 de septiembre de 2018 años, en la avenida 6 de marzo altura pasarela planta YPFB, de la zona Senkata, se suscitó un hecho de Transito ATROPELLO A PEATONES, protagonizado por el señor Edgar Heriberto Carrillo Carrillo, con grado de influencia alcohólica 0.0 grs. NO DETECTADO CONCENTRACIÓN DE ALCOHOL conductor del camión con placa de control 791-NCP, el mismo que circulaba por la avenida 6 de marzo en sentido de subida y al llegar a la altura de YPFB (planta de Senkata), atropello a los peatones: Sabina Gutiérrez Huampu de 29 años, la menor Soledad Díaz Gutiérrez de 11 años, el menor Flavio Díaz Gutiérrez de 2 años.

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

DETERMINACIÓN TÉCNICA

Que el presente hecho, se encuentra tipificado dentro de los establecido el Art. 154 (ACCIDENTE CULPOSOS) del C.N.T. al hecho, por la inobservancia de los artículos: Art. 96 del C.N.T. (PRECAUCIÓN). Imputable al señor Edgar Heriberto Carrillo Carrillo, conductor del camión con placa de control 791-NCP; Art. 76 inciso b) del Código Nacional de Transito (REGLAS DE CIRCULACIÓN), Art. 154 (OTRAS NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN)del C.N.T., Art. 157 (PRECAUCIÓN) del Reglamento de C.N.T. y Art. 403 (LEY DE LA CALZADA) del Reglamento del C.N.T., Imputables a la señora Sabina Gutiérrez Huampo, madre de los dos menores.

INTERPRETACIÓN

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

CAPITULO VI

PROPUESTA DE LEY QUE IMPLEMENTA EL ARTICULO 261 BIS

(HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVISIMAS EN ACCIDENTES DE TRANSITO PRODUCIDOS POR EL PEATON)

6.1. INTRODUCCIÓN

Dentro la legislación del Estado Plurinacional de Bolivia. Actualmente ya se encuentra tipificado en el Código sustantivo el **Artículo 261 (Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de Tránsito)**, mismo que literalmente dice: El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno o tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia del 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 periodo de uno a cinco años. En caso de reincidencia se aplicara el máximo de la pena prevista.

Como se ha podido apreciar en el presente artículo, en el mismo se prevé sanción penal únicamente a los **CONDUCTORES** y no así para los **PEATONES**, lo que demuestra que existe un vacío jurídico y un desequilibrio o desproporción legal entre la responsabilidad del conductor y el peatón, siendo que un peatón también cumple con casi todos los requisitos analizados en el presente artículo, excepto la tenencia del medio de transporte motorizado, y estos requisitos son:

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

6.2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La deficiente gestión del tránsito en nuestras ciudades, que genera caos y congestión vehicular es uno de los problemas más importantes identificados por la ciudadanía, debido al alto índice de accidentes muchos de ellos con resultado fatal y los altos costos que conlleva. Así, las muertes producidas por accidentes de tránsito superan anualmente las tres mil víctimas. Otro aspecto a considerar los costos que genera (horas destinadas a trasladarse de un lugar a otro como consecuencia de la congestión de las vías).

De acuerdo a la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito se han constituido en una de las principales causas de muerte en Bolivia. Las estimaciones de dichas instituciones señalan que en 2025, estos eventos se constituirán en la tercera causa de muerte y discapacidad, siendo equiparable a las muertes por sida, malaria y tuberculosis.

Por esta razón, que la presente propuesta la realizo en mi condición de ciudadano y hombre de derecho egresado de esta prestigiosa Facultad de Derecho, preocupado por las alarmantes noticias y estadísticas que día a día dan a conocer los medios de comunicación oral, televisiva y escrita, respecto a los accidentes de tránsito suscitados de nuestro país y el mundo entero, en muchos casos debido al mal comportamiento de los peatones en las calles, que atenta contra su vida y la vida de los demás, porque no se adecuan a las normas de circulación y Reglamentos de Tránsito, sancionarlos sería una buena medida que podría fin o por lo menos reduciría los riesgos que crean en las vías, así aprenderían a respetar las normas de tránsito, circular en las vías de forma consciente y como cualquier otro ciudadano tiene que ser responsable de sus actos.

En aras de una correcta administración de justicia y por el principio de igualdad ante la Ley, cualquier responsable de un accidente de tránsito (Conductor - Peatón) debe ser sancionado penal y civilmente; sin embargo, en la actualidad no ocurre eso, ante la falta de una normativa adecuada, muchos peatones

responsables quedan en la impunidad y las autoridades judiciales poco o nada pueden hacer ante la falta de una normativa que permita elevar un caso de peatón responsable a las instancias del Juez, por no contar con una norma adecuada referida de manera específica a peatones responsables de un accidente de tránsito, por lo que están coartados de procesar y sancionar a dichos peatones irresponsables causantes de accidentes.

Para concluir y habiendo revisado los diferentes artículos del Código Penal, se ha establecido fehacientemente que en nuestra normativa no existe sanción para los peatones, por ende es menester que nuestros legisladores en coordinación con la sociedad en su conjunto proyecten leyes o normativas que cubran los vacíos jurídicos existentes en la actualidad. Por estas consideraciones a continuación haremos conocer nuestra propuesta de Ley, que de seguro si es tomado en cuenta por los Legisladores, reduciría de gran manera los accidentes de tránsito.

ANTEPROYECTO DE LEY

DEL.....de.....DE 2021

LUIS ALBERTO ARCE CATAORA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO

PURINACIONAL DE BOLIVIA

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

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

CONSIDERANDO:

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

Que, el Código Nacional de Transito elevado al rango de Ley N° 3988 del 18 de diciembre de 2008, en el Capítulo IV de las Responsabilidades, en el Artículo 161 (Daños) establece que: “En caso de accidentes dolosos o culposos por los cuales resulten dañadas las personas y las cosas, son penal y civilmente responsables los conductores, auxiliares, peatones, usuarios, propietarios o terceros, sea como autores, autores mediatos, instigadores o cómplices”.

El Artículo 165 (**Responsable del Peatón**) del mismo Código, establece que: “Cuando el accidente ocurra en la calzada entre un peatón y un vehículo se presume la culpabilidad del peatón”.

Que, el Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado mediante Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978, en el Capítulo IV de las Responsabilidades, en el Artículo 399 (**Responsabilidad Penal**) establece que:

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

Asimismo, el artículo 402 (**Reparación de daños por el Peatón**) determina que, Si se comprobase que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón este queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente. Y el Artículo 403 (**Ley de la Calzada**) instituye que: “cuando el accidente ocurren la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, cuando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad”.

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

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

Que, en el último quinquenio 2015– 2019 en Bolivia se ha registrado un incremento de accidentes con un alto índice porcentual, dejando como saldo lamentable de muertos y heridos en muchos casos irreversibles.

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

POR TANTO

DECRETA:

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

Remítase al Poder Ejecutivo para fines constitucionales

Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional

La Paz,.....Diciembre de 2021

CAPITULO VII

7.1. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La presente investigación de tesis, se ha realizado con profunda responsabilidad; toda vez que para el estudio sobre las contravenciones y accidentes de tránsito en las que se encuentran involucrados los peatones de la ciudad de La Paz, se ha tomado en cuenta las posibles causas y sus consecuencias, utilizando para este fin libros, tesis, revistas, periódicos, encuestas, así como las experiencias que día a día se suscitan en las oficinas del Organismo Operativo de Transito, con los agentes de tránsito, personal del Servicio de Investigación de accidentes de Tránsito, y la comunicación fructífera sostenida con los contraventores o usuarios de la justicia y sus familiares.

Esta Investigación llega a las siguientes conclusiones:

7.2. LOGROS OBTENIDOS

1º En el trabajo de tesis se planteo el siguiente **Objetivo General**

“Establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de transito y la incorporación del Art. 261 bis al código penal boliviano”.

El logro del objetivo general se expreso al realizar ampliamente el análisis en los capítulos I, II, III y V, donde refiere en el capitulo sobre la historia en accidentes en transito, en el marco teórico describe la importancia de la teoría referente a la situación cognitiva, psicológica y social del peatón.

Por otro lado, al analizar la leyes que tratan de regular los accidentes de transito se ha visto que existen leyes y reglamentos, normas que regulan, sin embargo ninguna refiere al peatón en accidentes de transito.

De la existencia de este vacío jurídico surte dos efectos relevantes, el primero la impunidad y el segundo el índice de crecimiento de los accidentes de tránsito atribuibles a los peatones que va en continuo crecimiento, en razón de que no

tiene un tipo penal sancionador en caso de accidentes provocados por peatones, en este entendido concluimos que este vacío crea en los peatones un ambiente de nomeimportismo y creando un riesgo en la seguridad vial. Además, ese vacío jurídico es fuente de la inequidad e injusticia con respecto al conductor, quien en caso de accidentes con muertos y heridos, puede ser procesado de acuerdo con el Código penal Boliviano.

2º Respecto a los **Objetivos Específicos**

- “Determinar estadísticamente que el peatón es la segunda causa de accidentes de tránsito, después del conductor”.

El ser humano es un ser complejo que requiere una explicación minuciosa sobre su comportamiento y desarrollo de los cambios que le acaecen, por lo cual se ha realizado una investigación precisa del peatón, en el marco teórico. El Comando General de la Policía Boliviana, registra estadísticamente durante el quinquenio 2015 – 2019 la cantidad de 200.365 casos de accidentes en general de los cuales corresponde a los atropellos 30.181 casos, como consecuencia de este hecho calificado como atropello resultaron 3.017 personas fallecidas y 26.587 personas heridas. Asimismo, se llega a establecer que los peatones causan el 20.43% del total de accidentes ocupando el segundo lugar como causante después de los conductores.

- Señalar los casos mas relevantes de las gestiones 2017 – 2018 sobre la conducta del peatón en accidentes de transito.

Respecto a este objetivo podemos mencionar que se ha cumplido con lo establecido, puesto que, en el trabajo de campo realizado se ha podido establecer que existe responsabilidad por parte del peatón en accidentes de transito, como se puede observar en los casos N° 0420/2017, naturaleza del hecho atropello con muerte y N° 0959/2018, atropello a peatón seguida de muerte, por lo que en los referidos casos se pudo establecer la responsabilidad de los peatones.

- Analizar los datos proporcionados por el I.N.E. y la Policía Boliviana, para establecer la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito y anexar al Art. 261 bis. del Código Penal Boliviano.

Se puede indicar a través del trabajo de campo y haciendo un análisis e interpretación de los resultados de la investigación, que se demuestra efectivamente que los peatones tienen un grado de responsabilidad en accidentes de tránsito. Las encuestas realizadas a los conductores, peatones, pasajeros, funcionarios de juzgados de partido en lo penal, Fiscalía, Policías, Estudiantes Universitarios, muestran un criterio mayoritario del 80% de sancionar a los peatones culpables de la producción de accidentes con muerte de personas y heridas graves y gravísimas; asimismo, para poder procesar a dichos peatones el 90% manifiesta que es necesario implementar en el Código Penal Boliviano un tipo penal que sancione penalmente a los peatones responsables de estos accidentes.

El Código Penal Boliviano establece un tipo penal que sanciona a los conductores de vehículos motorizados culpables de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más personas en accidentes, con agravante cuando el mencionado conductor se encuentra en estado de ebriedad, pero no así para peatones que también muchas veces son culpables de la comisión de un accidente.

El Reglamento del Código Nacional de Tránsito, estipula que cuando el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia. Asimismo determina que, si se comprobare que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón este queda obligado a respetar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente e instruye que, cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón,

quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad.

El Código Nacional de Tránsito, en el tema de responsabilidades establece normas en caso de accidentes dolosos o culposos, determinado que los peatones culpables serán responsables civil y penalmente de los daños que resulten a las personas o las cosas y la presunción de culpabilidad del peatón cuando el accidente se produzca en la calzada.

El Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, establecen ciertos artículos de responsabilidad para peatones insuficientes para poder procesar a un peatón responsable de un accidente con muertos y heridos. Asimismo, existe alguna norma jurídica que establece que en caso de accidentes con muertos y/o heridos graves y gravísimas deben ser tratados dentro la jurisdicción de la justicia ordinaria, en el caso de los accidentes donde el responsable es el peatón, estos casos quedan solo en conocimiento de los fiscales adscritos a la Unidad Operativa de Tránsito, porque existe un vacío jurídico entre la legislación de Tránsito y el Código Penal.

3º En cuanto a la Hipótesis

- **Permitirá una mejor tipificación del artículo 261 del Código Penal Boliviano, delimitando la participación del conductor y peatón en accidentes de tránsito, resolviendo el vacío jurídico existente entre la Legislación de Tránsito y el Código Penal.**
- **Se resolverá el vacío jurídico existente entre la legislación de Tránsito y el Código Penal para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito.**

Como se ha observado en los resultados obtenidos de los cuestionarios elaborados en el trabajo de campo, tomados a los conductores, peatones, pasajeros, funcionarios de juzgados de partido en lo penal, Fiscalía, Policías, Estudiantes Universitarios en la ciudad de La Paz, así también de la revisión

literaria histórica, teórica y jurídica respecto a la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito, se puede evidenciar de manera clara la comprobación de la hipótesis, puesto que el peatón por negligencia y/o inobservancia de las normas de tránsito puede ser involucrados en estos hechos de tránsito, así ocasionar su muerte como también de otros.

Puesto que, en el presente trabajo de investigación se observa el análisis de la normativa sobre políticas jurídicas y la existencia de leyes, reglamentos sobre accidentes de tránsito con relación al conductor, mas no menciona ninguna norma reguladora con relación a la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito, es un problema que afecta a toda la sociedad, sin embargo es preciso tomar medidas preventivas para que esta situación cambie.

Por todo lo expuesto anteriormente se ha verificado que queda plenamente logrados los Objetivos Generales y Específicos, así también la comprobación de la Hipótesis de la investigación, por lo tanto, existe la atención emergente de crear, políticas jurídicas, una ley que regule a nivel nacional sobre la responsabilidad del peatón en accidentes de tránsito. Dicha Ley es la culminación y aporte de la presente Tesis de Investigación.

7.3. RECOMENDACIONES

De la revisión de nuestras normativas legales, se puede colegir que entre las mismas no existe asociación alguna respecto a las normas peatonales, tal es el caso del Código Penal Boliviano y el Código Nacional de Tránsito, pues pareciera que las personas han hecho de la costumbre o de la relación con su entorno, lecturas que lo llevan a entender ciertas prohibiciones, derechos y deberes, pero en sus mentes las conductas peatonales no parecieran enmarcadas dentro de una Ley, es de vital importancia que nuestros legisladores nos provean a la brevedad posible de normativas que regulen la circulación no solo peatonal, sino también de pasajeros, conductores de motocicletas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas.

Asimismo, es de vital importancia que dentro de las atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional establecidas en el Art. 158 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia aprobado el 7 de febrero de 2009, se incorpore un acápite especial donde este específicamente definido “El de aprobar leyes en materia de seguridad del estado, seguridad ciudadana, seguridad vial, como política preventiva de Estado contra esos flagelos que está cobrando muchas víctimas y causando impactos de carácter económico y social, atentatorio a los intereses de nuestro país y de sus habitantes”.

Que, el actual Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de 16 de febrero de 1973, elevado a rango de Ley N° 3988 de 18 de diciembre de 2008 sea adecuada a nuestra realidad actual, a fin de proponer una Ley Especial de Accidentes de Tránsito, cuyo contenido este enmarcado dentro de la temática de las responsabilidades no solo del conductor, sino también del, peatón, así como de los pasajeros, conductores de motocicletas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas.

Exigir el cumplimiento del Art. 191 del Código nacional de Transito que dice: “Las Autoridades de Educación incluirán en los programas oficiales de los niveles básico e intermedio la signatura correspondiente a la enseñanza en materia de transito” y de esta manera concordante sea incorporado en la nueva legislación educativa.

BIBLIOGRAFÍA

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DE CARÁCTER TEÓRICO Y TEMÁTICO

Aliaga Romero, Ivan Mauricio. Apuntes de Criminología. T.T. Ed. Offset Prisa Ltda. La Paz – Bolivia. 1999.

Aguirre, Abraham. Apuntes de Derecho Penitenciario. Gestión 2006.

Aquino Huerta, Armando. Derecho Penal Boliviano III Tomos. 1ra. Ed. La Paz – Bolivia 2002-2003.

Academia de Trafico de Guardia Civil, Investigación de Accidentes de Tráfico, Graficas “Lormo S.A.”, Madrid – España, 1999, Pág. 37.

Benjamín Harb. Miguel. Derecho Penal I. Parte General Ed. Juventud 2006.

Beltrán Gambier y Rossi Alejandro. Derecho Administrativo Ed. AbeledoPerrot, Buenos Aires Argentina 2000.

Código de Ejecución Penal y Sistema Penitenciarios, de Perú, Argentina, Brasil, Venezuela y México. Internet.

Cajias K. Huáscar, Criminología Ed. Juventud T.T. La Paz – Bolivia 1978.

Cabanellas, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual, Editorial Haliasta Buenos Aires – Argentina. 2006.

Cesano, José Daniel. Estudios de Derecho Penitenciario Ed. Ediar Buenos - Aires Argentina, 2003.

Cuello calón, Eugenio. Derecho Penal, Ed. Aguilar, Madrid España 1982 Pág. 204.

Flores Torrico Walter; Cajias K.; HuáscarBenjamín Miguel, apuntes de Derecho Penal Boliviano, segunda Edición, Ed. Juventud, La Paz – Bolivia 1996, Pág. 34.

Gherzi Carlos A., Accidentes de Tránsito, Ed. Universidad, Buenos Aires – Argentina 1198. Pág. 31.

Haddad Jorge. Derecho Penitenciario Ed. Ciudad Argentina Buenos Aires 1999.

Jiménez de Azua Luis. La Ley y el Delito, Ed. Aguilar, Madrid España.

Loza Balsa Gregorio. El Derecho Penal en Bolivia Editor Gregorio Loza Balsa Impresoras Editorial Universitaria U.M.S.A. 2001.

Molina Céspedes, Tomas. Derecho Penitenciario, 2da. Ed. Grafica “JV”, Cochabamba – Bolivia, 2006, Pág. 119.

Rodríguez Manzanera, Luis. Derecho Penal, Parte General Ed. Porrica, México, 1997 Pág. 160 y sig.

Sociedad Uruguaya de Emergencia Trauma. Simposio “Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial”. Noviembre 2008.

Villarroel, Carlos Jaime. Derecho Procesal Penal, Editorial Juventud, La Paz – Bolivia 2002.

Villamor, Luis Fernando. Derecho Penal Boliviano Parte General y Parte Especial, Editorial Popular La Paz – Bolivia 2003.

Wolf, Middendoff. Estudios Sobre la Delincuencia en el Tráfico. 1999. Pág. 82.

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

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS DE CARÁCTER NORMATIVO

Constitución Política del Estado, ED. U.P.S. La Paz – Bolivia 2009.

Código Penal, Ed. U.P.S. La Paz – Bolivia 2011, Decreto Supremo N° 0667 de 8 de octubre de 2010.

Código Nacional de Tránsito, Decreto Ley N° 10135 de 16 de febrero de 1973.

Ley Orgánica de la Policía Nacional.

Ley de Ejecución Penal y Suspensión ED. U.P.S. La Paz – Bolivia 2005.

Ley Municipal de Transporte y Transito Urbano (Ley N° 015 Gobierno Autónomo Municipal de La Paz).

Nuevo Código de Procedimiento Penal. Ed. U.P.S. La Paz – Bolivia 2011, Ley N° 1970 de 25 de marzo de 1999.

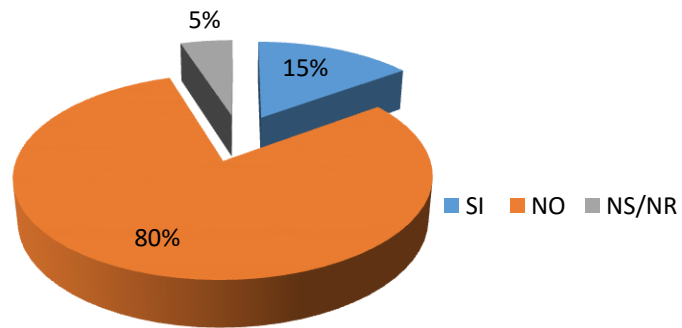
Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras 2007 – 2011, D.S. N° 29293 de 03 de octubre de 2007.

Reglamento del Código Nacional de Tránsito, R.S. N° 187444 de 08 de junio de 1978.

Reglamento de Ejecución de Penas Privativas de Libertad E.U.P.S. La Paz Bolivia 2005.

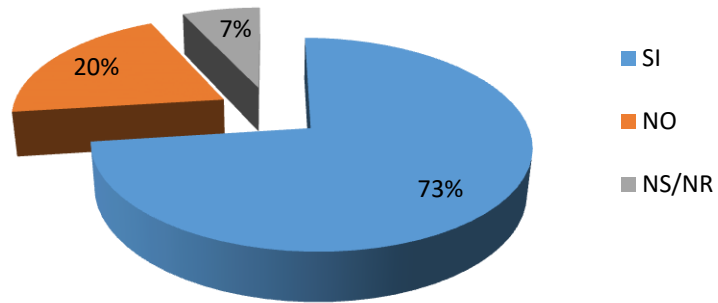
ANEXOS

¿Ud. Cree que los peatones en las vías públicas circulan de manera ordenada y disciplinada respetando las señales y normas de Transito?



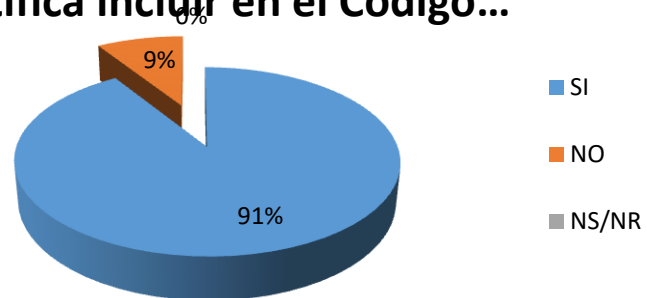
1. ¿Ud. Cree que los peatones en las vías públicas circulan de manera ordenada y disciplinada respetando las señales y normas de Transito?	
SI	15
NO	80
NS/NR	5
TOTAL	100

**¿considera Ud. Que los peatones son
causantes de los accidentes de
tránsito?**



2. ¿considera Ud. Que los peatones son causantes de los accidentes de tránsito?	
SI	73
NO	20
NS/NR	7
TOTAL	100

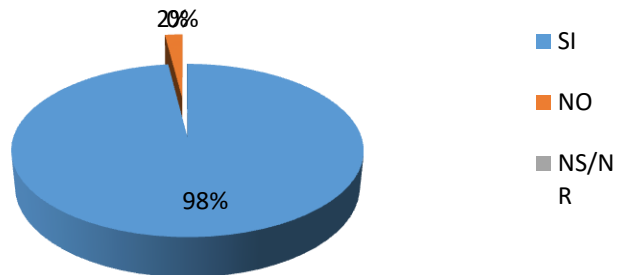
El código Penal Establece sanción penal para los conductores, empero no sanciona al Peatón. ¿Cree Ud. Que se justifica incluir en el Código...



3. El código Penal Establece sanción penal para los conductores, empero no sanciona al Peatón. ¿Cree Ud. Que se justifica incluir en el Código Penal, la responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito?

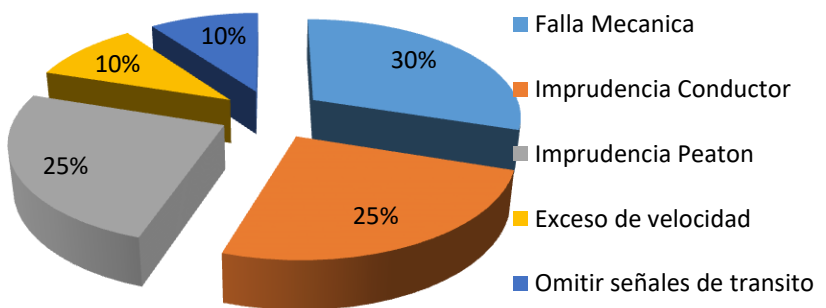
SI	91
NO	9
NS/NR	0
TOTAL	100

¿Conoce Ud. El caso de algún peatón causante de una accidente grave con muertos y heridos sancionado civil o penalmente?



4. ¿Conoce Ud. El caso de algún peatón causante de una accidente grave con muertos y heridos sancionado civil o penalmente?	
SI	98
NO	2
NS/NR	0
TOTAL	100

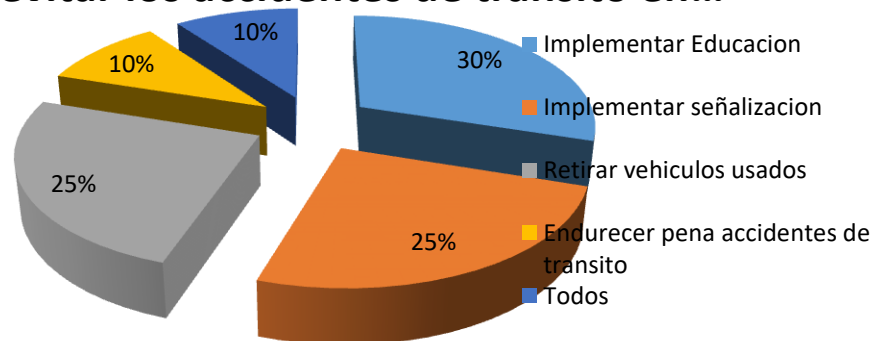
¿Qué parámetros jurídicos y técnicos de los que se citan a continuación deben tomarse en cuenta para establecer la responsabilidad en accidente de tránsito?



5. ¿Qué parámetros jurídicos y técnicos de los que se citan a continuación deben tomarse en cuenta para establecer la responsabilidad en accidente de tránsito?

Falla Mecánica	30
Imprudencia Conductor	25
Imprudencia Peatón	25
Exceso de velocidad	10
Omitir señales de tránsito	10
TOTAL	100

Según las estadísticas de la O.M.S., los accidentes de tránsito son la primera causa de mortalidad a nivel mundial. ¿Según su parecer que medidas preventivas deben adoptarse para evitar los accidentes de tránsito en...



6. Según las estadísticas de la O.M.S., los accidentes de tránsito son la primera causa de mortalidad a nivel mundial. ¿Según su parecer que medidas preventivas deben adoptarse para evitar los accidentes de tránsito en nuestro país?

Implementar Educación	30
Implementar señalización	25
Retirar vehículos usados	25
Endurecer pena accidentes de tránsito	10
Todos	10
TOTAL	100

DATOS ESTADÍSTICOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE)

HECHOS DE TRANSITO GESTIONES 2015-2016-2017-2018-2019

DESCRIPCIÓN	2015	2016	2017	2018	2019
BOLIVIA	41.882	39.035	39.407	39.799	36.512
Atropellos	6.041	6.084	6.000	6.520	6.027
Colisiones	23.279	21.259	21.594	20.977	18.800
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	9.559	8.528	8.754	8.647	8.209
Vuelcos	1.020	989	1.002	1.243	1.143
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	1.368	1.330	1.312	1.556	1.439
Caída de personas - pasajeros	585	793	729	797	784
Incendio de vehículos	30	52	16	59	110
CHUQUISACA	2.001	1.992	2.268	2.372	1.911
Atropellos	299	271	297	292	324
Colisiones	947	843	1.053	1.074	835
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	556	640	649	727	438
Vuelcos	36	35	71	74	193
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	123	166	139	141	88
Caída de personas - pasajeros	21	37	55	61	17
Incendio de vehículos	19	0	4	3	16
LA PAZ	17.703	15.779	17.693	14.984	13.269
Atropellos	2.562	2.863	2.852	2.871	2.555
Colisiones	10.406	8.992	9.963	8.049	6.575
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	3.947	2.980	3.870	3.069	3.237
Vuelcos	299	330	348	339	324
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	341	423	494	504	439
Caída de personas - pasajeros	146	183	165	146	128
Incendio de vehículos	2	8	1	6	11
COCHABAMBA	5.270	5.469	3.702	4.116	3.176

Atropellos	1.101	943	760	918	795
Colisiones	2.496	2.767	1.772	1.796	1.407
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	1.178	1.298	829	937	615
Vuelcos	136	148	112	138	85
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	302	236	158	234	165
Caída de personas - pasajeros	57	62	71	90	108
Incendio de vehículos	0	15	0	3	1
ORURO	3.164	2.218	1.572	2.094	2.727
Atropellos	337	349	292	325	248
Colisiones	1.842	1.038	680	885	1.605
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	704	563	405	563	585
Vuelcos	161	172	114	199	80
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	109	79	69	105	127
Caída de personas - pasajeros	10	16	11	17	75
Incendio de vehículos	1	1	1	0	7
POTOSÍ	1.309	1.279	1.437	1.642	2.158
Atropellos	255	201	253	223	246
Colisiones	545	536	623	647	987
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	332	348	380	489	616
Vuelcos	85	79	74	111	66
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	87	100	95	142	194
Caída de personas - pasajeros	5	13	12	27	40
Incendio de vehículos	0	2	0	3	9
TARIJA	2.825	3.147	3.092	3.012	1.801
Atropellos	344	322	321	279	245
Colisiones	1.381	1.626	1.648	1.587	759
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	791	842	786	807	509
Vuelcos	128	78	103	110	116
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	99	141	141	133	144
Caída de personas - pasajeros	80	131	88	85	21
Incendio de vehículos	2	7	5	11	7
SANTA CRUZ	7.886	6.917	7.818	9.798	9.423
Atropellos	938	890	1.018	1.385	1.388
Colisiones	4.844	4.282	4.871	5.968	5.517
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	1.661	1.447	1.506	1.775	1.917

Vuelcos	134	80	128	221	200
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	252	135	172	240	223
Caída de personas - pasajeros	57	83	120	201	173
Incendio de vehículos	0	0	3	8	5
BENI	1.048	1.608	1.246	1.430	1.631
Atropellos	147	192	164	196	186
Colisiones	522	864	679	780	892
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	175	272	188	188	204
Vuelcos	30	58	40	43	60
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	34	34	33	52	52
Caída de personas - pasajeros	134	169	140	149	183
Incendio de vehículos	6	19	2	22	54
PANDO	676	626	579	351	416
Atropellos	58	53	43	31	40
Colisiones	296	311	305	191	223
Choque a objeto fijo y vehículo detenido	215	138	141	92	88
Vuelcos	11	9	12	8	19
Embarrancamiento, deslizamiento y encunetamiento	21	16	11	5	7
Caída de personas - pasajeros	75	99	67	21	39
Incendio de vehículos	0	0	0	3	0

DATOS ESTADÍSTICOS DE LA POLICIA BOLIVIANA

HECHOS DE TRANSITO GESTIONE 2019

DETALLE	LA PAZ	S. CRUZ	CBBA.	ORURO	POTOSI	CHUQUISACA	TARIJA	BENI	PANDO	TOTAL
---------	--------	---------	-------	-------	--------	------------	--------	------	-------	-------

HECHOS

Atropellos	1.215	937	485	281	112	145	61	77	21	3.334
Colisiones	2.606	4.156	969	678	358	444	380	323	112	10.026
Choque a objeto fijo	454	485	140	188	111	121	84	34	17	1.634
Choque a vehículo estación.	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18
Choque a vehículo detenido	696	893	168	143	82	117	77	71	0	2.247
Vuelcos	152	60	41	156	48	16	10	17	1	501
Conducción peligrosa	0	0	0	73	0	0	0	0	3	76
Caída de Motocicleta	0	0	0	0	0	0	0	122	11	133
Atrición	35	0	0	0	0	0	0	0	0	35
Embarrancamientos	61	0	42	18	12	13	0	2	1	149
Encunet../deslizamiento	72	111	38	52	34	26	7	31	2	373
Caída del pasajero del veh.	38	152	38	14	1	17	2	0	0	262
Incendio de vehículos	0	4	6	0	2	2	0	3	0	15
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5.349	6.798	1.927	1.603	760	899	621	680	192	18.829

CAUSAS

Exceso de velocidad	702	1.031	307	111	248	79	270	52	3	2.803
Embriaguez o droga	719	1.146	150	298	40	28	60	229	50	2.720

IMPRUDENCIAS

Ocasionados por el conduc.	3.473	2.393	764	816	338	532	60	275	128	8.779
Ocasionados por el pasaje.	0	0	0	180	0	0	0	0	1	181
Ocasionados por el peatón	70	366	180	0	17	35	40	28	2	738
Exceso de carga	31	96	2	1	29	0	0	5	0	164
Falta Mecánica	47	96	13	70	19	9	30	11	6	301
Pista en mal estado	40	446	3	5	0	0	37	2	1	534

Señalización defectuosa	74	432	2	19	0	0	20	6	0	553
Omitir señalizaciones	141	514	395	45	62	171	70	33	1	1.432
No acatar disposiciones de Transito	52	278	111	58	7	45	34	39	0	624
TOTAL	5.349	6.798	1.927	1.603	760	899	621	680	192	18.829

VEHICULOS INVOLUCRADOS

Automóvil	1.385	2.662	855	351	400	586	453	35	18	6.745
Omnibus	115	49	56	70	29	13	0	29	0	361
Camión	561	558	255	172	91	64	38	13	10	1.762
Camioneta	529	1.044	153	215	78	0	77	64	29	2.189
Jeep	131	477	40	32	44	25	48	12	1	810
Microbus	155	1.010	71	68	58	31	75	3	2	1.473
Trayler	97	13	22	23	7	0	6	5	0	173
Vagonetas	2.579	4.816	963	897	332	436	204	92	32	10.351
Volqueta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Motocicleta	208	1.068	357	81	29	96	66	807	225	2.937
Minibus	1.863	232	231	403	90	71	34	1	7	2.932
Furgonetas	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tractor	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
Bicicleta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Motocarro	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11
Otros	614	154	68	112	5	1	0	1	8	963
TOTAL	8.240	12.083	3.071	2.424	1.163	1.323	1.001	1.078	332	30.715

LUGAR O VIAS

Autopistas	12	0	21	2	0	0	0	0	0	35
Avenidas	2.879	3.900	785	249	207	388	280	149	89	8.926
Calles	1.049	1.287	439	933	236	135	270	94	21	4.494
Intersecciones	467	1.568	143	79	170	257	32	343	57	3.116
Plazas o parques	84	43	9	2	14	86	33	14	0	285
Carreteras	851	0	471	310	128	2	4	75	25	1.866
Caminos	7	0	59	28	5	1	2	5	0	107
TOTAL	5.349	6.798	1.927	1.603	760	899	621	680	192	18.829

ZONAS

Central	0	3.113	542	209	250	388	360	261	96	5.219
---------	---	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-------

Norte	0	602	78	408	73	254	118	78	14	1.625
Sur	0	675	329	377	70	92	49	107	23	1.722
Este	0	1.793	218	177	124	79	40	53	8	2.489
Oeste	0	0	530	338	0	4	9	75	25	981
Carreteras y caminos	0	615	34	46	95	69	10	50	26	945
Periférica	0	0	11	48	15	13	35	1	0	123
Provincia - Rural	0	0	0	0	133	0	0	0	0	133
TOTAL	0	6.798	1.739	1.603	760	899	621	625	192	13.237

MUERTO

Pasajeros	95	14	42	82	0	6	3	5	4	251
Peatones	142	47	91	69	0	8	1	2	2	362
Cat. Profesional	34	11	18	22	0	2	1	0	0	88
Cat. Particulares	0	2	5	1	0	0	0	0	0	8
Motociclistas	1	11	50	6	0	2	3	15	8	96
Motoristas	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7
Ciclistas	0	3	9	4	0	1	0	1	0	18
Auxiliar	0	1	0	3	0	0	0	0	0	4
Autorizados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin documentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	272	89	222	187	0	19	8	23	14	834

HERIDOS

Pasajeros	1.460	1.139	591	768	0	98	47	215	453	4.371
Peatones	1.150	960	349	443	0	72	51	43	19	3.087
Cat. Profesional	355	291	211	72	0	13	11	18	4	975
Cat. Particulares	57	154	173	19	0	2	7	9	0	421
Motociclistas	48	490	195	13	0	55	20	331	130	1.282
Motoristas	6	0	0	1	0	13	0	0	0	20
Ciclistas	14	22	19	9	0	8	1	0	2	75
Auxiliar	5	2	3	1	0	8	0	1	0	20
Autorizados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin documentos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3.095	3.058	1.541	1.326	0	269	137	617	208	10.251

Fuente: Policía Boliviana – 2019

