

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

**“PLAN EXCEPCIONAL DE TITULACIÓN DE ANTIGUOS
ESTUDIANTES NO GRADUADOS”**



MONOGRAFÍA

**“LA NECESIDAD DE IMPLEMENTAR LA EDUCACIÓN
VIAL OBLIGATORIA A CONDUCTORES DEL
TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO
EN LA CIUDAD DE LA PAZ”**

POSTULANTE: CUPERTINO ALANOCA TICONA

TUTOR: Dr. ASDRUVAL COLUMBA

LA PAZ – BOLIVIA

2011

ÍNDICE GENERAL

	PÁGINA
Introducción.....	1
1. Justificación.....	4
2. Planteamiento del problema.....	5
3. Objetivos.....	5
3.1. General.....	5
3.2. Específicos.....	5
4. Hipótesis.....	6
4.1 Variables.....	6
4.1.1. Dependiente.....	6
4.1.2. Independiente.....	6
5. Estrategias Metodológicas.....	6
5.1. Metodología.....	7
5.1.1. Método deductivo.....	7
5.1.2. Método Analítico.....	7
5.1.3. Técnica Bibliográfica.....	8
5.1.4. Técnica de la entrevista.....	8
5.2. Delimitación de la investigación.....	8
5.2.1. Temática.....	8
5.2.2. Espacial.....	8
5.2.3. Temporal.....	9

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. La situación legal del servicio del transporte público en Bolivia.....	10
1.1.1. Marco teórico conceptual.....	10

1.2.	Análisis de la normativa jurídico-Administrativo.....	11
1.2.1.	Desde el punto del Derecho Constitucional.....	12
1.2.2.	Desde el punto de vista del Derecho Administrativo.....	13
1.2.3.	Desde el punto de vista del Derecho Constitucional - Administrativo.....	13

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1.	Evolución e historia del tránsito de personas y vehículos.....	15
2.2.1.-	PERSIA. Inicio de las rutas y vías de comunicación.....	16
2.2.2.-	LOS ROMANOS Construcción de caminos y educación.....	17
2.2.3.-	CHINA Medidas de Unificación.....	19
2.2.3.1.-	Medidas de unificación.....	20
2.2.3.2.-	La gran Muralla China.....	20
2.2.4.-	LOS AZTECAS El transporte.....	21
2.2.5.-	LOS INCAS El transporte.....	21
2.2.6.-	LOS AYMARAS El transporte.....	22
2.2.7.-	EL TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN EN LA COLONIA.....	23

CAPÍTULO III

CONCEPTO DE EDUCACIÓN VIAL Y MARCO JURÍDICO

3.1.	Concepto y naturaleza jurídica.....	24
3.1.1.-	Concepto y Evaluación vial.....	24
3.2.	Naturaleza Jurídica.....	24
3.2.1.-	Disposiciones legales sobre la Educación Vial en la Ley 165 “Ley general de Transporte.....	24
3.2.2.-	Disposiciones legales sobre el transporte.....	25

3.2.3.- En la ley General de Transporte N° 165 promulgada el 6 de agosto de 2011 (servicios de transporte).....	27
3.2.4.- Decreto supremo N° 0420 del 3 de febrero de 2010, CAP. II se relaciona al trabajo de conductores y operadores.....	28
3.2.5.- Decreto supremo N° 0821 del 16 de marzo del 2011 artículo único sobre la tarifa del transporte público.....	29
3.2.6.- Normas legales de educación vial de La Paz.....	33
3.2.7.- Reglamento del código de tránsito del 8 de Junio de 1978.....	36
3.2.8.- Legislación existente sobre el accidente de tránsito.....	

CAPÍTULO IV

INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN LA EDUCACIÓN VIAL

	39
4.1. EDUCACIÓN VIAL.....	
4.2. GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.....	39
4.3. GOBIERNO AUTÓNOMO DE LA PAZ.....	41
4.4. COMANDO NACIONAL DE LA POLICIA BOLIVIANA.....	42
4.5. MINISTERIO DE TRABAJO.....	43
4.6. MINISTERIO DE SALUD Y DEPORTES.....	44
4.7. MINISTERIO DE EDUCACIÓN.....	

CAPÍTULO V

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS ACTUALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

	45
5.1. ACCIDENTE.....	48
5.1.1. MEDIDAS ESPECÍFICAS.....	
5.1.2. ANÁLISIS DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE LA PAZ.....	49

CONCLUSIONES.....	52
RECOMENDACIONES.....	54
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	55
ANEXOS.....	56

*“Cuando **el Estado** proporciona **enseñanza, transporte, sanidad**, no ejerce un **poder** de mando; Aun cuando esas actividades son regidas por un **sistema** de Derecho Público, el fundamento Del Estado no es la **soberanía** sino la noción de **servicio público**” (León Duguit)¹*

INTRODUCCIÓN

El Estado moderno ya no es un ente prestador de servicios públicos sino más bien es un ente regulador, en donde su función principal (la de otorgar servicios públicos básicos de manera ininterrumpida, efectiva, eficaz, directa y continua) ha pasado a los entes privados y algunos servicios públicos (salud y educación) se siguen prestando por los órganos o entes públicos, mientras que los entes reguladores de los servicios públicos son creados por la Constitución o por la Ley, para dar satisfacción en ciertas categorías del interés general de la colectividad. Consiguientemente, debemos comprender de manera obligatoria que el Estado debe estar consciente que es diferente realizar la labor de la prestación de un servicio público a la aplicación del control administrativo para su debida y correcta aplicación de los servicios públicos.

Los servicios públicos se deben entender que son prestaciones individualizadas:

Es decir hacia los particulares para la satisfacción de necesidades colectivas.

Éstos pueden ser ejercidos por un organismo estatal y a su vez puede hacerlo un particular, bajo la autorización, fiscalización y control del Estado.

¹ Pierre Marie Nicolás León Duguit (1859 a 1928): Jurista francés especializado en Derecho Público, decano de la Universidad de Burdeos. Su trabajo jurídico se caracteriza por la crítica a las teorías entonces existentes de derecho y por su establecimiento de la noción de servicio público como fundamento y límite del Estado.

Así mismo y para poder encuadrarnos dentro del presente trabajo de análisis, debemos considerar de manera importante, que existen dos concepciones para definir los servicios públicos: la orgánica y la material. La primera se refiere a la prestación de servicios públicos como finalidad esencial del Estado y en la actualidad ha caído en desuso. Mientras que la concepción material recae en el análisis de quién es el que presta el servicio público a partir de su naturaleza jurídica propia como una actividad del Estado o de los particulares con caracteres especiales.²

De igual forma y siguiendo con la explicación, consideramos relevante señalar las clases de servicios públicos.³

Servicios públicos esenciales: Son aquellos que resultan de vital importancia para la vida, como ser: servicio de salud, agua potable.

Servicios públicos no esenciales: No resultan ser de vital importancia para la vida, como ser: transporte público, telecomunicaciones, correos.

Servicios públicos propios: Son aquellos prestados directamente por el Estado, ya sea por medio de sus propias entidades o a través de concesionarios y que la titularidad sigue siendo del Estado.

Servicios públicos impropios: Son aquellos prestados por los particulares, previa otorgación de autorizaciones por parte del Estado, pero bajo la supervisión de éste último y que no son de su exclusividad.

Habiendo elaborado y establecido los conceptos de forma clara en la presente introducción, opinamos que los servicios públicos han estado en tema de discusión en los últimos diez años en nuestro país.

² MARTINEZ BRAVO, Juan Alberto, Derecho Administrativo Boliviano, 2da. Edición, ps. 228

³MARTINEZ BRAVO, Juan Alberto, Derecho Administrativo Boliviano, 2da. Edición, ps. 230

Además y en relación al servicio público de transporte público creemos que es importante realizar un análisis de la situación en la que se encuentra en el ordenamiento jurídico-administrativo, toda vez que en la actualidad nuestras ciudades se han visto en el caos vehicular en cuanto al transporte público urbano y en tanto en el transporte interprovincial o interdepartamental en los catastróficos accidentes y pérdidas de vidas, escenario suficiente para el estudio del presente servicio público.

No podemos dejar de mencionar, que desde la concepción en el útero materno hasta la desintegración del alma con el cuerpo, es decir, en el transcurso de toda nuestra existencia humana, hacemos uso de una gama extensa de servicios públicos.

En nuestra sociedad moderna el transporte de personas y de carga en general se ha convertido en una necesidad prioritaria para el progreso de nuestro Estado, con frecuencia vemos en los diarios, en los noticieros o por testimonio propio los lamentables accidentes de tránsito, resultando de estos daños materiales, daños morales, psicológicos, de la salud, pérdidas humanas, pérdida de la libertad, etc., representando esto un problema social para nuestra comunidad; ¿será la solución el imponer multas excesivas a los conductores de vehículos por parte de nuestras autoridades?.

El ser humano por naturaleza tiende a ir en contra de las normas, esto debido a la ignorancia, o por temor inclusive a lo desconocido. La magia que se produce en el cambio de actitud, de comportamiento, de interrelacionarnos con nuestros semejantes es el resultado del saber del conocimiento de las prácticas de lo que hemos aprendido de aquello que sabemos que tenemos el control.

La modernidad de la infraestructura vial de nuestra ciudad, así como la tecnología de los vehículos nos obliga a poner más atención a este problema social.

Solo la educación nos hará tener una visión más allá de lo básico, de lo estándar, de lo cotidiano, la educación vial nos llevará a reducir el número de accidentes de tránsito, nos llevará a una vida responsable con nuestra sociedad, con nuestras familias, con nuestra ciudad y con nuestro país.

1. JUSTIFICACIÓN

La importancia de esta investigación a realizar es el constante roce personal, vivir de cerca, de palpar los problemas sociales con relación a la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas de nuestra ciudad la importancia que se le debe dar a este tipo de problema social, no podemos ignorar la gravedad de la ignorancia vial en nuestra sociedad por que como resultado de esta nos puede costar nuestra libertad, nuestra vida, pudiendo afectar nuestra economía ocasionando daños materiales, morales, psicológicos, etc. nuestra sociedad hoy reclama un estado de derecho a la vanguardia de los países de primer mundo apegado a los derechos humanos individuales y colectivos, reclamando equidad, justicia, seguridad, y una vida digna, es nuestra obligación como ciudadanos poner nuestro granito de arena unificando nuestros criterios y conocimientos para un bien común; el beneficio que se aportara al tomar en cuenta esta investigación será de importancia ya que la capacitación básica, actualizada y constante a través de la educación vial nos dará como resultado conductores responsables de sus actos respetando las normas de tránsito, respetando al prójimo como a nuestra sociedad, así será reflejado aminorando los índices de accidentes de tránsito. De lo contrario seguiremos presenciando lamentables muertes, lesiones, pérdidas materiales, incrementos de la población penitenciaria de los centros de readaptación, así como la inseguridad y la incertidumbre de pensar cuando nos tocará a nosotros. Solo a través de la enseñanza podremos realizar un cambio pensante de nuestros conductores de vehículos, solo con la educación vial.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Será posible la reducción de accidentes de tránsito mediante la educación vial obligatoria para automovilistas y conductores de vehículos particulares?

3. OBJETIVO

GENERAL

Disminuir al máximo los accidentes de tránsito para evitar así daños materiales, psicológicos, pérdidas humanas, lesiones, etc., en nuestra sociedad.

ESPECIFICO

- Lograr la disminución de la inseguridad vial por la falta de capacitación de un conductor de vehículo público y particular.
- Establecer campañas periódicas y de manera obligatoria capacitación en Educación Vial.
- Identificar las falencias en Educación Vial.
- Promover y programar clases de Educación Vial para conductores de motorizados y peatones en general de manera permanente.

4. HIPOTESIS

Si, implementamos la educación vial obligatoria para, conductores de vehículos de transporte público y particulares, entonces reduciremos los accidentes de tránsito en nuestra Ciudad de La Paz.

VARIABLES

DEPENDIENTE

Implementar la educación vial obligatoria para conductores del transporte público y conductores de vehículos particulares.

INDEPENDIENTE

Reducir al máximo los accidentes de tránsito en nuestra Ciudad de La Paz.

5. ESTRATEGIAS METODOLÓGICAS

La presente investigación se llevará a cabo de acuerdo con el modelo de tipo: exploratorio, descriptivo, explicativo, con los métodos de investigación documental, de campo, estadísticas oficiales, registros en archivos los cuales se basan en documentos históricos, actuales que rigen nuestra sociedad, a través de los instrumentos como: entrevistas, cuestionarios, formatos, trípticos, información archivada en las instituciones públicas de nivel Municipal y Estatal así como entrevistando a los titulares de estas mismas para recopilar puntos de vista, marco jurídico, su visión proyectada en el tema aplicada a nuestra sociedad.

5.1. METODOLOGÍAS

5.1.1. Método Deductivo

El método Deductivo tiene las características de establecer principios y teorías generales que permiten conocer un fenómeno particular, en este sentido el presente nos permitirá considerar la problemática funcional del respeto y aplicación de la Educación Vial en el trabajo del Transporte público y particular como de los peatones, para establecer la necesidad de una complementación en la constante capacitación e Educación Vial y de manera obligatoria para los conductores del transporte público y particular y ampliar el alcance de sus beneficios.

5.1.2. Método Analítico

Para este método se efectuará la descomposición de cada uno de los elementos o partes del objeto de estudio, en este caso se realizará un análisis de la situación jurídica del transporte público como particular en Bolivia y específicamente en la ciudad de La Paz, En este caso el Método analítico es la descomposición de un todo en sus elementos. Puede pensarse que analizar significa simplemente separar o examinar, pero no es así, para analizar debe ponerse a examinar un objeto, por lo tanto es “observar con características a través de una descomposición de las partes que integra su estructura”, entonces analizar es separar un conocimiento o un objeto de las partes que lo estructuran, es decir, hallar los principios y las relaciones. Las dependencias que existen en un todo, Dentro de la investigación se llegarán a separar en forma adecuada los conceptos básicos de los secundarios, separando los elementos esenciales de los complementarios.

5.1.3. Técnica Bibliográfica

La técnica documental o bibliográfica se utilizó en la revisión de la literatura requerida al tema de investigación, con el objeto de extraer y recopilar información de carácter relevante, considerando a las necesidades y la utilidad empleada en el Proceso de la Investigación.

5.1.4. Técnica de la Entrevista

Esta Técnica se aplicó principalmente a personas entendidas y especializadas en la materia.

5.2. Delimitación de la Investigación

5.2.1. Temática

La presente investigación se limita a las atribuciones con las que cuenta las instituciones involucradas en el aspecto del tema mencionado, tomando en cuenta que los conductores y peatones requieren reforzar el aspecto de la educación Vial, para poder disminuir no en todo los accidentes de tránsito.

5.2.2. Espacial

Para la elaboración del presente trabajo, nos limitamos a la circunscripción de la ciudad de Nuestra Señora de La paz, concretamente a las instituciones involucradas con el tema de Educación Vial.

5.2.3. Temporal

Dentro del contexto de la Investigación, el parámetro temporal tendrá un enfoque actual, pero no requiere llevar a cabo una investigación retrospectiva, por lo cual se establecerá el análisis de la investigación dentro del periodo de los últimos cinco años hasta la actualidad.

CAPÍTULO I **MARCO TEÓRICO**

1.1. LA SITUACIÓN LEGAL DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN BOLIVIA

1.1.1. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

Derecho Administrativo: Es un complejo de normas y principios de Derecho Público interno que regulan las relaciones entre los entes públicos y los particulares o entre aquellos entre sí, para la satisfacción concreta, directa o inmediata de las necesidades colectivas, bajo orden jurídico estatal.⁴

Derecho Constitucional: Rama del Derecho Público que tiene por objeto la Organización del Estado y sus poderes, la declaración de los derechos y deberes individuales y colectivos y las instituciones que los garantizan.⁵

Servicio Público: Es toda actividad del estado o de los particulares que para la satisfacción de necesidades colectivas se realiza mediante prestaciones individualizadas en forma ininterrumpida bajo un régimen jurídico que impone obligatoriedad de prestación.⁶

Transporte Público: Son los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de

Transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas.⁷

4 OSSORIO Y FLORIT, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, 25va. Edición, ps.314

5 OSSORIO Y FLORIT, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, 25va. Edición, ps.317

6 MARTINEZ BRAVO, Juan Alberto, Derecho Administrativo Boliviano, 2da. Edición, ps. 228

7 <http://es.wikipedia.org>

Organismo Autónomo: Entidad de Derecho Público creada por ley, con personalidad jurídica y patrimonio propio, independientes de los del Estado, a la que se encomienda expresamente, en régimen de descentralización, la organización y administración de algún servicio público.⁸

Contrato de Concesión de Servicio Público: Es aquel en virtud del cual, la administración pública, en forma temporal, concede a una persona individual o colectiva privada, la facultad de prestar un servicio público de titularidad estatal a cambio de las tasas que los usuarios deben pagar.

Competencia: Es el conjunto de atribuciones y obligaciones propias de los órganos administrativos y sujetos estatales en el ejercicio de sus funciones administrativas, que el titular de los mismos puede y debe legalmente ejercer.⁹

1.2. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICO -ADMINISTRATIVO

Siguiendo la doctrina expresada en la introducción del presente trabajo de análisis, juzgamos necesario señalar que el servicio público de transporte público es un servicio público no esencial y de carácter material, aparte de ser también de uti singuli, es decir, de uso singular o particular, cuyas tasas son pagadas por el mismo usuario al momento de utilizar el servicio. En este sentido, nos hemos permitido realizar el análisis desde los siguientes puntos a desarrollar a continuación:

8 OSSORIO Y FLORIT, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, 25va. Edición, ps.688

9 MARTINEZ BRAVO, Juan Alberto, Derecho Administrativo Boliviano, 2da. Edición, ps. 76

1.2.1. Desde el punto de vista del Derecho Constitucional.-

Si bien el presente trabajo no está enmarcado en hacer referencia a que el

Servicio público de transporte público es constitucional o no; o si bien la Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional Boliviano – en adelante para su simplificación “NCPE” – lo establece como un instituto jurídico o como un servicio público, tenemos la obligación de ubicarlo en el mapa de la esfera jurídica-constitucional, comenzando obviamente desde el punto de vista de donde nacen, se regulan, autorizan y establecen los derechos y garantías constitucionales.

Es así, que la NCPE en su artículo 76 establece al transporte público como servicio público. Además que no solamente lo instaure de forma expresa, si no que más bien lo garantiza ubicándolo dentro de la sección décima de los derechos de las usuarias y usuarios y de las consumidoras y consumidores, es decir, protegiendo al que utiliza este servicio público (todos nosotros) del que lo provee (empresas privadas o concesionarias o licenciatarias) que su función se deberá realizar de manera eficiente y efectiva, misma que será regulada para ello mediante ley de la república, generando beneficios para los usuarios y proveedores. Por consiguiente, podemos deducir que éstos beneficios, serán para que los usuarios cuenten con un “alto nivel” de transporte y los proveedores obtendrán fines de lucro por el “alto nivel” servicio prestado.

De esta manera, podemos concluir que el servicio público de transporte público se encuentra constitucionalizado de forma expresa en nuestro país a través del artículo anteriormente citado, pero simultáneamente no se encuentra dentro de los servicios básicos que establece de modo taxativo la propia constitución en su artículo 20.

1.2.2. Desde el punto de vista de Derecho Administrativo.-

Habiendo realizado oportunamente el análisis jurídico del servicio público de transporte público desde el punto de vista constitucional, es de nuestra necesidad realizarlo desde el presente criterio.

Al señalar el artículo 76 en su segunda parte que: "...la ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios ya los proveedores", nos abre el camino a que en los diferentes niveles de gobierno se podrán suscribir contratos de concesiones para la provisión de dicho servicio público.

Por ende, mientras no exista la ley que se refiere el artículo anterior, el presente servicio público de transporte público se podrá dar en concesión al sector privado conforme lo dispuesto en la Ley No. 2028 de Municipalidades, toda vez que permite realizarlo. Además se deberá aplicar como norma subsidiaria y reglamentaria el Decreto Supremo No. 0181 de Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios.

1.2.3. Desde el punto de vista del Derecho Constitucional- Administrativo.-

Abordaremos ahora un punto interesante, que en la actualidad en nuestro país se está discutiendo y se viene cuestionando y luchando a fin de que cada región del país, pueda brindar las mejores condiciones y calidades de vidas a sus habitantes, conociendo cada una de estas regiones sus verdaderas realidades y necesidades.

La NCPE señala que tanto en el nivel central como en los niveles departamentales y municipales autónomos una serie de competencias exclusivas, entre ellas tenemos la de transporte público, desde la jurisdicción que le corresponde. De esta manera, el transporte público entre departamentos es del gobierno central, el transporte público interprovincial es competencia

exclusiva de los gobiernos departamentales y finalmente el transporte público urbano es atribución de los gobiernos municipales autónomos.

Delimitado el servicio público de transporte público en los distintos niveles para su suministro, convenimos hacer énfasis en los gobiernos municipales autónomos, ya que estos con la NCPE dejan de ser entidades descentralizadas de tipo territorial y se constituyen en organismos autónomos, otorgándoles la facultad de suscribir contratos entre personas naturales o colectivas, públicas y privadas para el desarrollo y cumplimiento de sus atribuciones, competencias y fines, implantando políticas que garanticen la defensa de los consumidores, logrando interponer o regular las tarifas para la utilización de éste servicio público. De igual forma, la Ley No. 2028 de Municipalidades dispone que el municipio tiene como competencia en coordinación con la Superintendencia - ahora Autoridad de Fiscalización y Control de Telecomunicaciones y Transporte "ATT" - la prestación del servicio público y la coordinación también con la Policía Nacional para la organización y reglamentación del tránsito.

Examinando los Estatutos aprobados por los departamentos autónomos de Beni, Pando, Tarija y Santa Cruz debemos clasificar que en los dos primeros departamentos la competencia de transporte público es compartida con el gobierno central y el gobierno municipal, mientras que en los dos últimos lo estipula al servicio público del transporte público como competencia exclusiva.

Habiendo analizado el transporte público desde el presente punto de vista, podemos concluir que ya existen ahora fundamentos necesarios para todos los niveles de gobierno a fin de que se otorgue un servicio de excelencia para todos nosotros los usuarios y su vez la posibilidad de generar fuentes de empleos con el permiso constitucional de que la prestación de este servicio público puede ser dado al sector privado. Todos los gobiernos establecidos en la NCPE tendrán que preocuparse ahora de cumplir con esta prerrogativa emana de la Ley Principal de nuestro país.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1. EVOLUCIÓN E HISTORIA DEL TRÁNSITO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS

Desde tiempos muy remotos, el hombre no tuvo más que sus pies para trasladarse de un lugar a otro para comunicarse con sus semejantes o parientes, o bien para proporcionarse los medios de vida que le eran necesarios.

Caminando al azar, abrió con sus pies veredas ya que no existían caminos, muchas veces seguía a los propios animales dando a esto lugar a que caminara por brechas y senderos, la senda es la primera vía de que se tiene memoria.

Más tarde la civilización y la industria le obligaron a pensar con mayor detenimiento, en la manera de llenar las necesidades del comercio en crear vías más perfeccionadas por las que pudiera transitar con sus mercancías.

Hace aproximadamente 4000 años, en Asia aparece la rueda invención atribuida a la cultura de sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos o bien de personas, de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó desde esa época el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal.

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

2.2.1. PERSIA. Inicio de las rutas y vías de comunicación

Se tiene registro de la más antigua larga distancia de una vía, siendo el Camino Real Persa con 2857 kilómetros de distancia desde Susa en oriente medio, hasta Esmirna la actual Izmir, en Turquía.

En solo 30 años, los persas pasaron de ser una pequeña tribu de los confines de Babilonia a regir la nación más poderosa del mundo. Junto con los medos, vecinos suyos, emigraron al actual Irán hacia el año 1300 a.C.

Los medos gobernaron esta zona durante muchos siglos. En el año 549 a.C., Ciro se convirtió en rey de los persas y se apoderó audazmente del reino de Media, regido por su propio abuelo. Sometió las colonias griegas de Jonia y el reino de Lidia, rico en oro. Finalmente se adueñó del poderoso imperio Babilónico (539 a.C.).

Los reyes de Persia ejercieron su poder supremo durante más de 200 años. Los persas eran diestros guerreros, jinetes y artistas. Además estaban muy bien organizados.

Para controlar su vasto imperio, que se extendía de Egipto a la India, el rey Darío I (521-486 a.C.) lo dividió en provincias llamadas satrapías. FIRMES CAMINOS unían los rincones más remotos del imperio, y los tributos entraban a raudales en los palacios de Persépolis y Susa.

Unos mensajeros del rey recorrían el imperio a caballo. El CAMINO REAL, que unía Sardis con Susa, que medía más de 2500 kilómetros.

Cuando Ciro el grande conquistó la ciudad de Babilonia, entró sobre un CARRO tirado por ocho caballos blancos, Liberando a los judíos en el año 537 a.C.

Las caravanas de camellos bactrianos, de dos gibas transportaban plata, especias y marfil.

2.2.2. LOS ROMANOS construcción de caminos y educación.

La ambición de los romanos se acrecentó con el paso de los años. Entrenaron grandes ejércitos para conquistar y controlar los nuevos territorios, y construyeron una red de CAMINOS que facilitara el desplazamiento de sus tropas. En las áreas conquistadas implantaron su lengua (el latín), su peculiar estilo arquitectónico y su sistema de gobierno. Cuando la parte occidental del imperio se derrumbó (año 476), habían dejado muchas y profundas huellas, que todavía influyen en NUESTRO MODO DE VIVIR.

Los romanos construyeron una vasta red de CAMINOS a través de su imperio. Éstos permitían el rápido desplazamiento del ejército, proporcionaban una ruta para el sistema postal y facilitaban el comercio. Los CAMINOS eran rectos; se utilizaban puentes o viaductos (serie de arcos) para cruzar ríos o valles empinados. Estaban tan bien construidos que sobrevivieron centenares de años a la caída del imperio.

Los romanos por su parte construyeron una red viaria de 150,000 kilómetros para el desplazamiento de la población que contara con vehículo. Con el afán de hacer más ordenado, cómodo y rápido el tránsito en dicha red fue necesario diseñar un código de señales de tráfico. Una de las señales es la que hoy se conoce como “Alto”, 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, generando con esto más de una discusión.

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

Con frecuencia se menciona por su importancia la vía Apia, que es el más famoso camino construido durante el crecimiento del imperio Romano, en su construcción iniciada hacia el año 312 a.C., se emplearon grandes cantidades de piedra, tenía una extensión de unos 590 kilómetros construida bajo la dirección del CENSUR APIO CLAUDIO, este camino comunicaba a Roma con Brundissium, hoy Bríndisi frente al Ártico.

Los romanos para conservar los caminos en buen estado, mediante leyes asignaban distintos tramos a grupos y ciudadanos encargados de cuidarlos. Las

rutas tenían de 6 a 8 metros de ancho y las construían abovedadas permitiendo así que escurriera el agua de las lluvias.

A lo largo del trayecto había postas para el relevo de caballos y hosterías destinadas a los viajeros, todo estaba previsto para el TRASLADO DE PERSONAS Y DE CARGAS se realizara sin inconvenientes, por este motivo los caminos Romanos son considerados como el antecedente de las carreteras modernas.

En el año 1300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por la que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. Hoy en día solo en Inglaterra se circula por la izquierda.

2.2.3. CHINA medidas de unificación

En el primer milenio a.C., estaba dividida en multitud de pequeños estados, unos más extensos y poderosos que otros, que luchaban entre sí por el control político. Finalmente salió victorioso Cheng, rey del estado de Qin o Chín (de donde el nombre de =China=). Para manifestar su supremacía, Cheng adoptó el título de Chín Shi Huang Ti =Primer Emperador Soberano de China=. Cheng estaba decidido a unificar el país. Derrocó a los antiguos soberanos y los recluyó en Hsienyang (o Xianyang), la capital. Luego dividió el país en nuevas provincias, regidas por funcionarios. Quedó unificado mediante una RED DE CAMINOS y canales. Encargo a un vasto ejército de trabajadores la edificación de la Gran Muralla de China, que se conserva parcialmente. No obstante, a pesar de los esfuerzos de Cheng, el imperio se derrumbó poco después de su muerte, acaecida en el año 210.

2.2.3.1. MEDIDAS DE UNIFICACIÓN

El primer emperador necesitaba restaurar la prosperidad del país después de tantos años de guerra. Decretó unificar los signos de escritura. Los ladrillos y demás artículos debían llevar el nombre del fabricante, a quien se castigaría si fueran defectuosos. Los ejes de los CARROS debían tener la misma longitud, para que pudieran utilizarse las mismas roderas de los CAMINOS.

2.2.3.2. LA GRAN MURALLA

Hacía mucho tiempo que China sufría la amenaza de los hsiung-uno hunos, tribu nómada del norte. Los gobernantes locales trataron de contenerlos mediante grandes murallas. En el año 214 a.C., el primer emperador ordenó unir las en una sola, de más de 4000 kilómetros de longitud, para salvaguardar la frontera. Miles de campesinos fueron enviados a trabajar en la muralla. El tiempo era húmedo y frío, y las condiciones de trabajo peligrosas. Los obreros eran enterrados donde sucumbían.

La muralla de 9 metros de altura, admitía el paso de CARROS por tal motivo también se convertía en una vía de comunicación.

Los obreros trazaban CAMINOS con tierra prensada.

2.2.4. LOS AZTECAS El transporte.

Los aztecas, guerreros feroces, se asentaron en el valle de México en el siglo XIII. Tras librar interminables guerras con las tribus vecinas, dominaron gran parte

de Mesoamérica. Como los mayas y Toltecas, construyeron ciudades espectaculares. Su capital, Tenochtitlán (en la actualidad Ciudad de México), estaba emplazada en una isla del lago Texcoco. La ciudad-isla albergó a unos 200 000 aztecas, o mexicas (como se autodenominaban). Dentro de las murallas se erigían palacios, pirámides y templos. Por temor a que el mundo desapareciera, los sacerdotes ejecutaban cruentos sacrificios humanos para alimentar a los dioses. Los aztecas no tenían VEHÍCULOS de ruedas ni animales de carga. El TRANSPORTE lo realizaban los PORTEADORES.

2.2.5. LOS INCAS *El transporte.*

Fue el inca un pueblo de agricultores avanzados: para cada zona desarrollaron una estrategia que permitía obtener el máximo provecho. Utilizaron andenes o terrazas de cultivo para aprovechar las laderas de los cerros, camellones en zonas altas inundables, irrigaciones, etc. Es destacable la existencia de un arado de pie conocido como *chaquitacla*. Los cultivos más importantes fueron la papa (patata) y el maíz, además del ají, la chirimoya, la papaya, el tomate y el frijol. Las llamas fueron los animales básicos de transporte; también se domesticaron las vicuñas y alpacas por su fina lana. Las principales manufacturas incas fueron la cerámica, los tejidos, los ornamentos metálicos y las armas con bellas ornamentaciones. A pesar de no contar con caballos, ni vehículos de ruedas ni un sistema de escritura, las autoridades de Cuzco lograron mantenerse en estrecho contacto con todas las partes del Imperio. Una compleja red de caminos que conectaban las diversas zonas de las regiones, permitía esta comunicación; mensajeros entrenados —los *chasquis*—actuando en relevos, corrían 402 km al día a lo largo de esos caminos. Los registros de tropas, suministros, datos de población e inventarios generales se llevaban a cabo mediante los *quipus*, juegos de cintas de diferentes colores anudados según un sistema codificado, que les

permitía llevar la contabilidad. Botes contruidos con madera de balsa constituían un modo de transporte veloz.

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.

2.2.6. LOS AYMARAS *El transporte.*

Hay algunos inventos agrícolas que parecen haber sido usados sólo por ellos, como el **cultivo en “canchones”**, es decir, tierras cavadas bajo la capa salina del desierto, y humedecidas por aguas subterráneas. También desarrollaron la ganadería de la llama y de la vicuña, de las que obtenían lana y carne. En las partes altas esta última se secaba para convertirla en charqui. Las llamas se usaban, asimismo, como medio de transporte.

Estos animales pastaban durante el verano en pastizales naturales que crecían en las vegas cordilleranas. En invierno se los llevaba hacia las quebradas de la costa o de la alta cordillera, donde pequeños embalses aseguraban la fertilidad de los terrenos. Además de estos animales habían domesticado al Cuy y algunas aves como gansos, caiquenes, parinas, gallinetas.

La cerámica ha sido desarrollada primitivamente para cubrir las necesidades domésticas. Los que habitan en las cercanías del lago construyen balsas de totora y paja que utilizan como medios de transporte y para uso doméstico.

2.2.7. EL TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN EN LA COLONIA.

Las personas que escribían y recibían cartas debían esperar mucho tiempo, ya que los medios en que viajaban eran muy lentos, no existían aviones ni automóviles las mismas iban en barco o eran llevadas por un cartero llamado chasqui quien viajaba a caballo. Las cartas debían ser retiradas en la oficina pública de la zona. Los medios de transportes de aquella época eran escasos, existían las carretas, vehículos de dos ruedas grandes y techo de paja o de cuero de vaca tirada por bueyes, el viaje en carreta era muy lento e incómodo. Las diligencias o galeras las cuales eran un poco más cómodas eran tiradas por caballos. También se viajaba en caballos, el medio de transporte más veloz de aquella época, los jinetes cuando viajaban por largos caminos de tierra se detenían a descansar en pulperías donde comían, jugaban, escuchaban música y descansaban un rato para seguir luego su agotador viaje. Las distancias eran muy largas y no siempre existían caminos.

CAPITULO III ***CONCEPTO DE EDUCACIÓN VIAL Y SU MARCO JURÍDICO.***

3.1. CONCEPTO Y NATURALEZA JURÍDICA

3.1.1. CONCEPTO DE EDUCACIÓN VIAL:

Se define como el conjunto de Conocimientos, Normas y Reglas, que toda persona debe tener, y son indicativas de cómo debemos conducirnos en la Vía Pública como Peatón, Pasajero y Conductor.

Es el conjunto de valores y conocimientos de las normas establecidas en reglamentos y leyes viales que todo usuario debe poseer para transitar sobre la vía pública con responsabilidad.

3.2. NATURALEZA JURÍDICA:

3.2.1. DISPOSICIONES LEGALES SOBRE EDUCACIÓN VIAL EN LA LEY 165 "LEY GENERAL DE TRANSPORTE"

Artículo 188. (EDUCACIÓN VIAL). La educación vial se constituye en el medio fundamental para evitar accidentes de tránsito, para lo cual las autoridades competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de enseñanza para conductores. Programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial.

Artículo 189. (SEGURIDAD VIAL). Afín de garantizar la circulación y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de vehículos y peatones en las vías públicas de todo el territorio del Estado Plurinacional de

Bolivia, mediante normas específicas se reglamentarán los aspectos de la seguridad vial y tránsito.

3.2.2. DISPOCISIONES LEGALES SOBRE EL TRANSPORTE.

Artículo 15 de la Constitución Política del Estado establece que toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, asimismo, que el Estado adoptará las medidas necesarias para prevenir, eliminar y sancionar toda acción u omisión que tenga por objeto degradar la condición humana y causar muerte dolor y sufrimiento físico.

Parágrafo I del Artículo 76 de la Constitución Política del Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades y que la Ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz generando beneficios tanto a usuarios como a proveedores.

Decreto Supremo N° 29293, de 3 de octubre de 2007, aprueba los medios y mecanismos de control de transporte automotor terrestre, además de complementar y modificar los Artículos 284 y 286 del Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado por Resolución Suprema N° 187444, de 8 de junio de 1978

Decreto Supremo aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial, como instrumento de prevención de riesgos, Anexo al citado Decreto Supremo, cuyo objetivo general es la reducción del índice de accidentes en las carreteras, precautelando la seguridad de los usuarios y peatones, ejerciendo controles efectivos y permanentes por parte de las unidades encargadas, así como un

proceso de educación y prevención hacia la “Cultura de la Seguridad Vial” 2007 – 2011

Artículo 1 de la Ley N° 734, de 8 de abril de 1985, Ley Orgánica de la Policía Nacional, establece que la Policía Boliviana es una institución fundamental del Estado que cumple funciones de carácter público esencialmente preventivas y de auxilio y prevención del ordenamiento jurídico.

Inciso a) del Artículo 3 del Decreto Supremo N° 0071, de 9 de abril de 2009 crea la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transporte – ATT estableciendo dentro de sus Competencias la de regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades por parte de las entidades y operadores bajo su jurisdicción reguladora, y el cumplimiento de sus obligaciones legales y contractuales.

Decreto Supremo N° 246, de 12 de agosto de 2009, reglamenta las actividades de los subsectores del transporte y otorga a la ATT, por imperio de lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 0071, de 9 de abril de 2009 la facultad de regular, controlar y supervisar la prestación de los servicios de Transporte Automotor Público Terrestre y de Terminales Terrestres.

**3.2.3. EN LA LEY GENERAL DEL TRANSPORTEN° 165
PROMULGADA EL 16 DE AGOSTO DE 2011 (SERVICIOS DE
TRANSPORTE)**

Artículo 74. (CLASES DE TRANSPORTE) Las clases de transportes establecidos por la presente ley, son las siguientes: Transporte Público y Transporte Privado,

De la participación, control social y Educación vial

Artículo 100. (EDUCACIÓN).

- I. Es de prioridad la inclusión de temas de educación vial en la curricula de educación formal y alternativa en todos sus niveles y modalidades, como competencia del nivel central del Estado.
- II. Adicionalmente, al momento de iniciar el viaje, los operadores de transporte y administradores de infraestructura, están en la obligación de explicar y de transmitir a los pasajeros, aspectos de seguridad, los derechos y obligaciones de operadores y pasajeros de acuerdo a la modalidad de transporte.

Artículo 101. (USO MASIVO DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN). Los medios masivos de comunicación audiovisual o impresa, locales y nacionales deben asignar un espacio gratuito para la difusión de mensajes, spots, cuñas radiales u otros, sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público solicitud a nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales y municipales de acuerdo a normativa específica.

3.2.4. DECRETO SUPREMO N° 0420 Del 3 de febrero de 2010, CAPÍTULO II relacionado al trabajo de conductores y operadores.

ARTÍCULO 3.- (ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES) I. A partir de la publicación del presente Decreto Supremo y dentro de seis (6) meses, los operadores del transporte automotor público terrestre de Pasajeros, tienen la obligación de presentar listas con los nombres completos de sus conductores Adjuntando fotocopia simple de la cédula de identidad y de la licencia de conducir a las dependencias de la Policía Boliviana que correspondan, para su verificación sin costo alguno.

II. Verificadas las listas, los operadores deberán obtener para cada uno de sus conductores, la Acreditación del Viceministerio de Transportes, con la finalidad de garantizar la aptitud de los conductores Para manejar los vehículos de transporte automotor público terrestre de pasajeros y la idoneidad de éstos para circular con el mínimo riesgo posible, además de los requisitos establecidos en el Código de Tránsito.

III. Concluido el plazo para la obtención de la acreditación y previa verificación por parte de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, los operadores no podrán Utilizar los servicios de los conductores no acreditados.

IV. Las acreditaciones tendrán una vigencia de tres (3) años.

V. El conductor está obligado a portar la acreditación y la tarjeta de operación debiendo exhibirlas ante las autoridades que las soliciten

3.2.5. DECRETO SUPREMO Nº 0821 del 16 de marzo del 2011. ARTÍCULO ÚNICO sobre las tarifas de transporte público

ARTÍCULO ÚNICO.- Se dispone que los Gobiernos Autónomos

Departamentales y Municipales, regulen transitoriamente las tarifas del Servicio Público de Transporte en el ámbito intermunicipal e intermunicipal respectivamente, hasta la emisión de la disposición legal de regulación específica del mismo

3.2.6. NORMAS LEGALES DE EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE LA PAZ DEL GOBIERNO ANTÓNOMO DE LA CIUDAD DE LA PAZ concurso EMUS 2003-2004 “PLAN DE TRÁFICO TRANSPORTE Y VIALIDAD”.

(Propuesta) **Descongestionar las vías para mejorar la calidad de vida en la ciudad de La Paz**

DESCRIPCIÓN DE LA EXPERIENCIA

Plan de tráfico, transporte y vialidad para La Paz

El plan pretenden reducir los problemas de tráfico y transporte, revirtiendo drásticamente el Proceso de contaminación del medio ambiente y el deterioro del nivel de vida de los habitantes de la ciudad, a través de tres objetivos: (1) para el ciudadano común que transita por la ciudad como peatón o usuario del servicio de transporte público, para incidir positivamente en su bienestar, salud y economía; (2) para el propietario o conductor de vehículo motorizado público o privado, para bajar sus costos de operación, reduciendo consumo de combustible y tiempos de viaje, consecuencia del incremento de velocidades, optimización de estacionamientos en vía, mejor uso de vías y señalización; (3) el referido a mejorar la calidad del medio ambiente urbano, reduciendo niveles de contaminación atmosférica y acústica por un menor volumen de tráfico vehicular diario en circulación.

COMPONENTES DEL PLAN

- **Obras de mejoramiento vial**
- **Racionalización del estacionamiento en vía pública**
- **Racionalización de paradas de transporte público**
- **Restricción a la circulación vehicular**

Tomando en cuenta la distribución homogénea de la numeración de placas y su ingreso entre 8:00 y 20:00 horas, de lunes a viernes, por pares de dígitos diarios. Ejemplo día lunes: placas terminadas en 1 y 2). Etc.

- **Mejoramiento de la señalización vial**

Ejecutar la señalización vial vertical y horizontal, y el mantenimiento de la misma. En particular la referida a paradas del transporte público, prohibición de estacionamiento, delimitación del área de restricción y la de pasos cebra, separadores de carril, etc.

- **Rehabilitación del sistema semafórico**

Rehabilitación, reparación y mantenimiento del sistema semafórico en todos sus Componentes, poniendo en funcionamiento el 100% del sistema, trabajos que serán ejecutados por una empresa especializada.

- **Campaña de orientación e información**

Lanzar una campaña de orientación e información dirigida a conductores, pasajeros y peatones con la finalidad de difundir el Plan y las normas y reglas inherentes al tráfico y educación vial.

- **Retiro del comercio informal de las calzadas**

Reordenamiento del comercio informal de la ciudad, con la racionalización de puestos de venta considerando la categorización vial establecida, evitando la reducción de la capacidad vial por asentamientos de puestos y/o vendedores ambulantes.

- **Identificación única del transporte público**

Implementar la identificación del transporte público en todas sus modalidades, con Identificación fija que permita una fácil visualización del usuario y evite el cambio Arbitrario de carteles y discos que posibilitan alteraciones de ruta y otras irregularidades.

- **Eliminación de ramales ilegales (líneas con varias terminales)**

Retirar y eliminar todas las líneas ramales creadas fuera del ámbito legal en el área urbana, es decir que no cuenten con la correspondiente autorización otorgada por el Gobierno Municipal de La Paz.

- **Racionalización de líneas de transporte público**

Revisar todas las concesiones existentes de cada línea y posibilitar su racionalización, retirando las que no estén prestando un adecuado servicio al usuario, de acuerdo a normas establecidas en el Reglamento de Transporte Público para la ciudad de La Paz.

- **Permanencia de líneas de carrys en el CUC sujeta a evaluación**

Evaluar la permanencia de líneas de carrys (7 asientos de capacidad), que circulan por el centro basada en aspectos de capacidad de transporte y utilización de la infraestructura vial. El reordenamiento de rutas se efectuaría asignando

alternativas en el perímetro del área, utilizando distribuidores de acuerdo a la demanda, según origen y destino.

- **Reordenamiento de líneas del transporte público, en todas las modalidades.**

El análisis efectuado establece que uno de los principales aspectos a ser encarados en la solución de los problemas del sector es el reordenamiento de rutas. Este aspecto está encaminado en el marco estratégico de alcanzar un sistema de transporte público masivo e integrado, que permita la incorporación de los actuales operadores. Para lograr los objetivos, el reordenamiento está concebido para desarrollarse principalmente sobre la red de Distribuidores Distritales de la jerarquización vial, optimizando los recorridos y mejorando consiguientemente el servicio en términos de tiempo, seguridad y economía.

El Plan es aplicado en tres fases por área específica de intervención:

- Fase 1: Casco Urbano Central (CUC)
- Fase 2: Centro de La Paz (CDLP)
- Fase 3: Zonas puntuales de conflicto vehicular: Villa Fátima, Cementerio, Plaza Garita de Lima, Cruce de Villas, etc.

3.2.7. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO del 8 de junio de 1978. TÍTULO Disposiciones preliminares. Capítulo I. De la Aplicación y el objeto.

Artículo 196°.- (Requisitos para conductores particulares y motociclistas)

Los requisitos para postular a la obtención de brevet o la licencia de conductor

particular o motociclista son los siguientes:

- 1) Solicitud escrita dirigida al Jefe Departamental del Tránsito, en papel sellado, timbres de ley y firma de abogado.
- 2) Certificado de nacimiento que acredite que el postulante ha cumplido la edad mínima de 18 años.
- 3) Los postulantes varones mayores de 20 años presentarán copia legalizada de su Libreta de Servicio Militar u otro documento que acredite su situación militar. Los postulantes de 18 años que hubieran obtenido su brevet o licencia están obligados a presentar copia legalizada de la Libreta de Servicio Militar, una vez que hayan llegado a la edad reglamentaria.
- 4) Certificado médico que acredite las buenas condiciones de salud del postulante. Este documento será otorgado por el facultativo del Servicio Nacional del Tránsito.
- 5) Certificado médico oculista, otorgado por el facultativo del Servicio Nacional del Tránsito, que acredite que el postulante tiene la visión normal.
- 6) Certificado de buena conducta otorgado por la Dirección de Investigación Nacional.
- 7) Certificado de estudios que acredite haber vencido el ciclo intermedio de educación.

Artículo 223°.- (Transporte urbano) Esta clase de servicio se circunscribe al radio urbano y principalmente comprende: automóviles de alquiler (taxis y trufis) , rápidos, micros, transporte colectivo de pasajeros, transporte urbano, transporte de materiales de construcción, servicio de reparto de productos alimenticios, ambulancias de servicio médico y coches fúnebres.

Dela otorgación de licencia.

Artículo 309°.- (Datos) Todo Brevet o Licencia contendrá los siguientes datos.

- 1) Nombre y apellido paterno y materno del interesado.
- 2) Lugar de Nacimiento
- 3) Nacionalidad
- 4) Edad
- 5) Estado Civil
- 6) Profesión
- 7) Número de la Cédula de Identidad
- 8) Número de la Libreta de servicio Militar
- 9) Señales particulares
- 10) Impresiones digitales
- 11) Fotografía
- 12) Grupo sanguíneo
- 13) Fecha de examen
- 14) Número de Brevet o Licencia
- 15) Categoría
- 16) Fecha de expedición
- 17) Firma del interesado, Jefe Departamental de Tránsito del Distrito donde se ha rendido el examen, Jefe del Departamento Nacional de Brevets y Director General del Servicio Nacional del Tránsito.

Capítulo III

De los accidentes de tránsito

Artículo 394°.- (Policía judicial) Conforme al Artículo 117 del Código de Procedimiento Penal, el Servicio Nacional del Tránsito, ejercerá funciones de Policía Judicial en los accidentes ocurridos dentro de las actividades reguladas en este ramo.

Capítulo IX

De la señalización

Artículo 131°.- (Señales en las vías públicas) En las vías públicas se colocarán señales destinadas a prevenir y establecer orden en la circulación de peatones y vehículos. Art. 132.- PROHIBICIONES.- Es prohibido colocar en o sobre las señales oficiales de tránsito anuncios comerciales, de publicidad o de cualquier índole; alterar, destruir, deteriorar, mutilar o remover estas señales, quedando los autores obligados a reparar el daño ocasionado sin perjuicio de surgir la sanción correspondiente.

Capítulo VI

De la jurisdicción

Artículo 408°.- (Jurisdicción y competencia de tránsito) El Servicio Nacional de Tránsito, como atribución privativa. Cumple la función, de dirigir, controlar y regular la locomoción, cumpliendo y haciendo cumplir en todo el territorio de la República, las disposiciones del Código Nacional del Tránsito, el presente Reglamento, leyes y demás disposiciones relacionadas con la materia.

Artículo 409°.- (Servicios públicos) Controla la organización y el funcionamiento de los servicios públicos del autotransporte. El Ministerio de transportes concederá el permiso de operación el que podrá suspenderse previo informe de la Policía del Tránsito en caso de infracción de las normas establecidas para su funcionamiento.

3.2.8. LEGISLACIÓN EXISTENTE SOBRE ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

La legislación boliviana cuenta con instrumentos específicos para el abordaje de los accidentes de tránsito. Estos son el Código Nacional de Tránsito y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y La Ley 165 Ley general de Transporte.

En el Capítulo Cuarto. Prevención de accidentes

Artículo 87. (PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES) Con el propósito de coadyuvar las políticas de seguridad nacional e internacional en materia de transporte público y administradores de servicios complementarios, deben contar con programas preventivos de conformidad a las normas específicas emanadas de las autoridades competentes en cada modalidad de transporte.

Artículo 88. (INVESTIGACIÓN DE LAS CAUSAS DE ACCIDENTES E INCIDENTES).

- I. La autoridad competente en cada modalidad de transporte tiene la obligación de investigar los accidentes e incidentes que se produzcan en el territorio boliviano, así como los que ocurran en medios de transporte bolivianos en el extranjero, para determinar sus causas probables y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.
- II. Los medios de transporte extranjero que sufran accidentes en el territorio boliviano así como los nacionales que sufran accidentes en el territorio extranjero, quedarán sujetos a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales.

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

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

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

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

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

Obligadas deben contratar el seguro a través de empresas aseguradoras autorizadas y legalmente constituidas en el país.

CAPÍTULO IV

INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN LA EDUCACIÓN VIAL

4.1. EDUCACIÓN VIAL

La Educación Vial, se define como un conjunto de conocimientos, reglas y normas de conducta que toda persona debe poseer y que tiene por objeto la

preparación de los ciudadanos en general, para que sepan conducirse de manera segura y adecuada en la vía pública y hacer uso correcto de los medios de transporte. La Educación Vial es una imperiosa necesidad cívica en la época moderna.

Para satisfacer esta necesidad, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección de Normatividad Vial, elabora programas de capacitación y materiales didácticos, referentes a la materia para los distintos niveles educativos y usuarios de la vía pública. Con la finalidad de promover, apoyar y dirigir de conformidad con la legislación aplicable existente, aplicable a todas las acciones relacionadas con la educación vial.

4.2. GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Misión

La Municipalidad de La Paz y su Gobierno (GAMLP), es una institución líder, pública, democrática y autónoma que tiene como misión institucional contribuir a la satisfacción de las necesidades colectivas de los habitantes del municipio, mejorando la calidad de vida de la población en sus aspectos tangibles e intangibles; con honestidad, responsabilidad, respeto, equidad, transparencia, calidez, lealtad, calidad y eficacia, capaz de enfrentar nuevas competencias, incentivando y generando espacios para la participación ciudadana, el intercambio intercultural, la inclusión social y construcción de ciudadanía

Visión

La Municipalidad de La Paz y su Gobierno (GAMLP), es una institución intercultural, moderna y líder a nivel Latinoamericano, promotora de la

planificación, gestión y desarrollo integral de área metropolitana, alcanzando competitividad regional y brindando reconocidos servicios descentralizados, desburocratizados y de calidad; con personal solidario, altamente capacitado, competente, innovador e identificado con su institución y su Municipio, que tiene a La Paz ciudad de altura y capital sede del país.

COMPETENCIAS EXCLUSIVAS EN LA NUEVA LEY GENERAL DE TRANSPORTE.

Artículo 22. (GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES)

- c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.
- d) Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetro, fijados por el nivel central del Estado.
- e) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del transporte urbano se lo ejercerá en lo que corresponden coordinación con la Policía Boliviana.

4.3. GOBIERNO AUTÓNOMO DEPARTAMENTAL DE LA PAZ

Misión

Generar una conciencia de “cultura ciudadana” que concilie las necesidades y urgencias de los individuos con las demandas de las colectividades, para elevar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de La Paz.

Visión

Promover valores ciudadanos que articulen la convivencia intercultural armónica y la pertenencia paceña a través de programas de cultura ciudadana con responsabilidad y control social.

4.4. COMANDO NACIONAL DE LA POLICIA BOLIVIANA.

Misión

Tiene la misión de conservación y restablecimiento del orden público, la defensa y el auxilio de la sociedad frente al delito y el crimen con el fin de apoyar al desarrollo del Estado

La conservación del orden público, significa el mantenimiento de esa condición necesaria para que tanto autoridades y ciudadanos realicen sus actividades a plenitud sin perturbaciones de ninguna naturaleza.

Visión

Como Institución fundamental de la Patria y la sociedad, depositaria de la seguridad interna, sea cual fuera el resultado que arroje la Asamblea Constituyente, su estructura y su organización deberá obedecer al nuevo orden social que pueda establecer la Nueva constitución Política del Estado; dentro del marco del ejercicio integral de la función policial, bajo mando único, administración funcional, territorial y económicamente descentralizada, asegurando el libre ejercicio de las garantías constitucionales, en apego a los derechos y libertades reconocidas a las personas.

4.5. MINISTERIO DE TRABAJO

Misión

Servir a la sociedad y a todos los sectores económicos mediante la formulación de políticas en materia de transporte y construcción a fin de normar, planificar, ejecutar, evaluar y controlar la actividad que conlleve a conservar la infraestructura vial y brindar un servicio de transportes en sus diferentes modalidades que satisfaga las exigencias de la población, de forma tal que garantice la prestación de un servicio ágil, eficaz y con la calidad que los usuarios esperan, y de esa manera contribuir al desarrollo y progreso del país.

Visión

Ser un ente debidamente consolidado con un alto nivel de desarrollo y competencia que permita garantizar de manera eficaz el desempeño de su rol facilitador, formador y regulador de los servicios de transporte público del desarrollo y conservación de la infraestructura vial del país, incorporando tecnologías modernas en la administración y operación de los sistemas, permitiendo al país lograr el desarrollo económico, social y tecnológico de forma sostenible y que derive en una sociedad moderna, equitativa y con solidez económica.

4.6. MINISTERIO DE SALUD Y DEPORTES

Misión

Todos los trabajadores del sector Salud, comprometidos con la salud, la seguridad humana y el desarrollo humano, construimos el Sistema único de Salud, capaz de promover la salud, aumentar la protección social y minimizar los riesgos para la salud, controlar las enfermedades y recuperar las capacidades físicas y mentales vulneradas por enfermedades, accidentes o desastres, reconociendo el derecho a la salud y el control social de la población.

Visión

Mujeres, hombres, adolescentes, niñas, niños, y personas de la tercera edad tienen mejor esperanza y calidad de vida y tienen el acceso asegurado al Sistema Único Nacional de Salud de calidad.

Individuos, familias y comunidades cuidan su salud, asumen y fomentan prácticas saludables; viven y trabajan en ambiente saludables, con factores de riesgo controlados y demandan su derecho a la salud.

4.7. MINISTERIO DE EDUCACIÓN

Misión

“Diseñar, implementar y ejecutar políticas, estrategias educativas inclusivas, equitativas, interculturales, plurilingües, científicas, técnica - tecnológica, de calidad, con participación social desde el ámbito territorial, comunitario productivo y descolonizador a través del Sistema Educativo

Plurinacional“.

Visión

“El Ministerio de Educación garantiza una educación productiva comunitaria y de calidad para todas y todos, con pertinencia sociocultural, contribuyendo a la construcción de una sociedad justa, en equilibrio y relación armónica con la naturaleza que sustenta el desarrollo plurinacional para vivir bien, a través del fortalecimiento de la gestión educativa”

CAPÍTULO V

ANÁLISIS Y ESTADÍSTICAS ACTUALES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

5.1. ACCIDENTE

Es un percance vial que se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

La palabra accidente de tránsito se define como un hecho o fenómeno en la vía pública derivado de la conjunción de ciertos factores tales como la imprudencia, la ignorancia, el alcohol, las drogas, etcétera, dando como resultado típico, latente y existente el daño material, físico-emocional, y en ocasiones lamentables defunciones, en algunos casos se conlleva la comisión de algún delito como: el delito culposo daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio imprudencial entre otros.

Los accidentes de tránsito son acciones que en su mayoría de los casos se pudieron haber evitado, hablando de un 90% de ellos, pudiendo así evitar el gran problema social que afecta a nuestra entidad ciudadana.

Tabla 1 – Descripción de las variables socio demográficas de las víctimas de accidentes de tránsito según el género, La Paz, Bolivia, 2007

Variables (n=62)	HOMBRES		MUJERES		Frecuencia Total	
	N	%	N	%	N	%
Edad						
16 a 20	1	1,6	8	12,9	9	14,5
21 a 30	17	27,4	3	4,8	20	32,3

31 a 40	5	8,1	3	4,8	8	12,9
41 a 50	9	14,5	2	3,2	11	17,7
> 50	12	19,4	2	3,2	14	22,6
Estado Civil						
Soltero	17	27,4	10	16,1	27	43,5
Casado	19	30,6	4	6,4	23	37,1
Divorciado	1	1,6	1	1,6	2	3,2
Viudo	1	1,6	1	1,6	2	3,2
Concubino	6	9,7	2	3,2	8	13,0
Actividad Profesional						
Estudiante	8	12,9	10	16,1	18	29,0
Empleado público	9	14,5	2	3,2	11	17,7
Comerciante	5	8,1	2	3,2	7	11,3
Chofer	16	25,8	0	0,0	16	25,8
Sin ocupación	6	9,7	4	6,4	10	16,2
Total	44	71,0	18	29,0	62	100,0

Tabla 2 – Distribución de las víctimas por las variables del accidente y del accidentado de tránsito, La Paz, Bolivia, 2007

Variable (n=62)	Frecuencia Total	%
Tipo de Accidente		
Atropello (A)	33	53,2
Colisiones (C)	24	38,7
Arrollamiento (AR)	3	4,8
Vuelco (V)	2	3,2

Sitio del Accidente		
Avenida	28	45,2
Calle	20	32,3
Carretera	6	9,7
Ciudad Del Alto	8	12,8
Gravedad del Accidentado		
Leve (dado de alta)	34	54,8
Moderado (internado)	12	19,4
Grave (cirugía)	16	25,8
Diagnóstico Médico del Accidentado		
Poli contusión	37	59,7
Fractura	18	29,0
Trauma Cráneo-Encefálico	7	11,3
Responsable del Accidente		
Peatón	24	38,7
Chofer	38	61,2
Día del Accidente		
Lunes	4	6,4
Martes	12	19,3
Miércoles	2	3,2
Jueves	3	4,8
Viernes	11	17,7
Sábado	16	25,8
Domingo	14	22,6
Horario del Accidente		
Mañana	5	8,1
Tarde	20	32,3
Noche	26	41,9
Madrugada	11	17,7
Condición del Conductor		
Con Consumo	38	61,3

A nivel mundial Mueren 3,300 personas por día, por traumatismos sufridos en accidentes de tránsito según un informe de la Organización de la Naciones Unidas, de esa cifra 1,049 víctimas son menores de 25 años, que equipara esas cifras con la mortalidad que causan enfermedades como la malaria o la tuberculosis. El estudio alude a millones de lesionados.

La ONU ha decidido dedicar especial atención al problema que suponen los accidentes entre los jóvenes de todo el mundo, ya que entre los de 15 a 19 años

los accidentes de tránsito son la primera causa de mortalidad y la segunda entre los de 10 a 14 y los de 20 a 24, según la Organización Mundial de la Salud (OMS).

5.1.1. MEDIDAS ESPECÍFICAS.

Por ello, los expertos reclaman que, aunque es necesario que todo el mundo se movilice, cada país debe estudiar su propia situación y aplicar medidas de prevención específicas.

En Europa las medidas más eficaces son, combatir y sancionar el exceso de velocidad y la conducción bajo el efecto de alcohol o drogas, así como potenciar el uso del cinturón de seguridad y el casco.

Por accidentes de tránsito en 2008 mueren más personas que por sida, tuberculosis o malaria

Así lo afirma un informe de la Organización Mundial de la Salud, quien sostiene que el número de víctimas fatales en todo el mundo a causa de accidentes viales llega a 1.2 millones según el organismo internacional, el problema constituye una "crisis de salud pública".

La Organización Mundial de la Salud reveló hoy un dato alarmante: los accidentes de tránsito causan más muertes anuales que el sida, la tuberculosis y la malaria.

El documento, que la entidad presentó ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, indica que cada año 1,2 millones de personas mueren en las rutas, avenidas y calles de todo el mundo y otros varios millones quedan discapacitadas por ese tipo de accidentes. El problema constituye, según el texto, "una crisis de salud pública".

Por otra parte, el organismo señala que los costos anuales de esos accidentes en los países de bajos ingresos ascienden a más de 65.000 millones de dólares, un monto superior al destinado a la asistencia para el desarrollo.

Como cierre del informe, la OMS sugirió a los gobiernos que reafirmen su compromiso de hacer frente a la crisis de seguridad vial, a través de la elaboración de programas y planes de acción.

5.1.2. ANÁLISIS DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LA CIUDAD DE LA PAZ.

Como podemos observar a través de esta investigación, es vital importancia concientizar y dar a conocer a nuestros automovilistas y conductores de vehículos particulares y así contar con los conocimientos básicos en relación a la Educación Vial. Puesto que los accidentes de tránsito lamentablemente ocupan un lugar importante en las causas de muerte en nuestra sociedad.

La Educación Vial como lo hemos comentado es el conjunto de normas y reglas incluidas en leyes y reglamentos para la buena conducción del ser humano como peatón, conductor de algún vehículo o simplemente como usuario de la vía pública que por necesidad utiliza la vía pública.

Con la modernidad de la infraestructura vial carretera y de la ingeniería automotriz en nuestra sociedad poblana tenemos como resultado que alta velocidad más ignorancia más irresponsabilidad nos da como resultado, un accidente inminente con resultados como pérdidas materiales, problemas legales, de salud, y en casos peores pérdida de vidas humanas.

En la ciudad de La paz existen algunas dependencias gubernamentales que se han preocupado por materia de Educación Vial, por dar a conocerla a diferentes sectores de la población, pero la modernidad ha rebasado los parámetros y las medidas con que se han contado y aplicando hasta esta actualidad, las medidas de aplicación de cursos de Educación Vial, así como platicas, talleres, conferencias, etcétera, se deben reforzar y actualizar, ampliándola aplicación de los mismos aun sector más amplio haciendo que la Cultura Vial se haga una costumbre natural y por tradición dando como resultado la disminución de accidentes viales.

La Educación Vial a través del tiempo se ha venido reforzando modificando y perfeccionando para así poder contar con una Educación Vial integral, completa, fresca destinada y seleccionada para cada sector de la población.

La Educación Vial en la ciudad de La Paz pasa desapercibida puesto que aplica a un sector minoritario de la población, actualmente se cuenta con algunas áreas dentro del gobierno del estado donde se toca el tema pero solo se queda ahí en un sector menor, pudiendo explotar al máximo y retribuirlo a todos los sectores de nuestra sociedad, este tipo de educación es de calidad pero debemos modernizar y actualizar retribuyéndola poniéndola a la vanguardia y a la altura de primer mundo, hoy en día se imparten cursos, platicas, conferencias, talleres de Educación Vial a niveles básicos como preescolar, primaria y secundaria y algunas asociaciones que lo solicitan, pero esto haciéndolo obligatorio de una manera concientizada y concreta se podrá contar con un mayor número de personas adolescentes y adultas de la importancia que tiene la Educación Vial para y por nuestra seguridad en la vía pública.

Para nuestro estado con sus tres carreteras de alta velocidad es necesario y a la brevedad de manera preventiva y correctiva implementar capacitación obligatoria en materia de Educación Vial aplicada a nuestros conductores de vehículos particulares puesto que se ignora la conducción en estas nuevas vialidades de primer mundo; hoy en día se ignora lo más básico y elemental para la conducción y por tal motivo nos conlleva a un problema social que a todos nos congoja y se llama Los Accidentes de Tránsito.

CONCLUSIONES

Como ciudadanos tenemos la convicción y obligación de estudiar y analizar los problemas sociales que afectan a nuestra entidad, tenemos la obligación de actuar de realizar algo por nuestro hábitat, en este caso ponemos atención al problema de los accidentes de tránsito.

Existen diferentes formas y estrategias de combatir este mal que afecta a nuestra comunidad, tales como los operativos de alcoholímetro, los operativos de batida,

que ejecutan nuestras autoridades, pero creo que también existe una forma de concientizar a la comunidad. Esta sería a través de la Educación Vial, siendo esta la manera de fomentar y crear una cultura vial en el ser humano, despertando en el la inquietud de protegerse y proteger al prójimo, así como de contribuir al progreso de su entidad.

Como estudiantes se debe tener una visión creativa, innovando los sistemas y proyectos encaminados para el servicio de la comunidad aplicando los a diferentes áreas y ámbitos y así poder erradicar los males, vicios y problemas sociales que dañan a nuestra sociedad.

La Educación Vial es la fórmula correcta que se aplica al ser humano para poderse conducirse con seguridad en las vías públicas de nuestra ciudad, en nuestro país y en el mundo ya que las normas y reglas están unificadas a nivel internacional; todo esto nos conlleva a una disminución de accidentes de tránsito, a una disminución de pérdidas materiales, económicas y lo más importante a la disminución de pérdidas humanas y diferentes tipos de lesiones en las personas.

Para concluir con el presente trabajo y así mismo elaborar conclusiones generales desde la noción jurídica, conjugamos que el servicio público del transporte público en Bolivia sobre todo en la ciudad de La Paz se encuentra formalmente constitucionalizado en el nuevo Estado y al mismo tiempo abre la posibilidad de que sea el sector privado mediante el contrato de concesión de servicio público que se encargue de proveer dicho servicio, reduciéndolo al Estado a la regulación de la actividad, a través de la imposición de tarifas, en virtud de la defensa de los usuarios y usuarios y a su vez velando por el beneficio del que los provee.

Señalamos igualmente que el haber otorgado la competencia exclusiva con respecto al transporte público en los diferentes niveles de gobierno, es muy beneficioso para la colectividad, ya que el nivel de gobierno que corresponda velará por el buen abastecimiento del servicio público de transporte público, identificando de forma rápida y real los problemas que tiene en su jurisdicción en relación con este servicio y por consiguiente solucionándolos.

RECOMENDACIONES

A través de las épocas surgen nuevas generaciones, nuevas sociedades pensantes revolucionadas con sed de progreso y mejoría, por tal motivo se requiere de nuevas leyes y reglamentos acordes a la modernidad y el tipo de sociedad actuante, a criterio personal si no se legisla o se actualizan las existentes se rebasan los parámetros se vuelven obsoletas, incoherentes, oxidadas y en ocasiones contraproducentes; a juicio personal de manera

concreta y con la experiencia en el ámbito después de haber analizado y reflexionado mi recomendación es que se aplique la nueva la **Ley General del Transporte, promulgada recientemente el 16 de agosto de 2011.**

Recomendamos que en los distintos niveles de gobiernos, sus órganos legislativos creen normas de reordenamiento vehicular y transporte público (gobiernos municipales), elaboren normas de caminos interprovinciales y/o construcción debías de comunicación (gobiernos departamentales) y que se promulgue una norma de carácter general (gobierno central) para el beneficio de las usuarias y usuarios proveedores del servicio de transporte público.

Exhortamos a las autoridades principales a la coordinación entre las distintas jurisdicciones territoriales, a fin de poder brindar un servicio integrado, que sea aprovechado por todos los habitantes del país.

Requerimos que se suscriban contratos de concesión con empresas serias, en donde se refleje la intención de satisfacer una necesidad tan importante del habitante que día a día se ve “embotellado” en su utilización.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BAQUEIRO ROJAS Edgar, “Diccionarios jurídicos temáticos” Editorial. Oxford. México D.F. , 2000
2. “Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia” , Editorial CJ Ibáñez. Primera ediciónLa Paz Bolivia,2010
3. VARIOS AUTORES. Ministerio de Fomento “Legislación Del Transporte Por Carretera: Ley De Ordenamiento De Los Transportes Terrestres,

Reglamento, Índices Temático Y Cronológico De Disposiciones Sobre La Materia” - 2ª Ed.– 2010

4. WORLD RESOURCES, grupo inglés de expertos en investigación ambiental. Institute. “Modernización del transporte público” Editorial World, 2009
5. MORALES ACEBEY, Enrique, “La Seguridad Vial y las Personas de Movilidad Reducida”. Editorial Astria Bs As, 2004
6. F. DOLS RUIZ Juan “Descripción General del Sistema de transporte” DMT Quito. Universidad Politécnica de Valencia (2003).
7. G.A.M.L.P. “Plan maestro del transporte por superficies”. Periódico LA RAZON Bolivia, 2007
8. SIRESE, “La regulación de los servicios de transporte” 1998-2003. Superintendencia de transporte .Bolivia
9. Ley N° 165 (2011) “Ley General del Transporte” 1ra edición. Ed. C.J. Ibáñez La Paz Bolivia.

PAGINAS DE INTERNET:

10. <http://www.quito.gov.ec/DMT/direccion.htm>. 2006.
11. http://www.inegi.gob.mx/lib/olap/general_ver3/MDXQueryDatas.asp
12. <http://www.ejornal.unam.mx>
13. <http://www.amia.com.mx>

ANEXOS

1. ENCUESTA PARA CONDUCTOR DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE LA PAZ
2. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO, 8 DE JUNIO DE 1978, CAPÍTULO II DE LAS VÍAS PÚBLICAS.

3. PRIMERA CUMBRE SOCIAL POR UN MEJOR TRANSPORTE PARA LA PAZ – CONCLUSIONES Y RESOLUCIONES
4. LEY DE TRANSPORTE GARANTIZA UN MEJOR TRATO A LOS USUARIOS
5. ORGRANIGRAMA DEL COMANDO DEPARTAMENTAL DE LA POLICIA BOLIVIANA
6. LA EDUCACIÓN ES EJE DE LA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL
7. BURROS Y CEBRAS ENSEÑAN EDUCACION VIAL EN BOLIVIA (NO ES EL CHISTE DEL BURRO Y LA CEBRA DE NIEVES)
8. CONDUCTORES ASALARIADOS APOYAN EL DECRETO DE SEGURIDAD VIAL
9. LA SEGURIDAD VIAL: BOLIVIA ESTÁ UBICADA EN ÚLTIMO LUGAR
10. SEGURIDAD VIAL INFANTIL - PEQUEÑ@S PEATONES

ENCUESTA PARA CONDUCTOR DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE LA PAZ

NOMBRE:

EDAD:

1.- ¿SABE USTED QUE ES EDUCACIÓN VIAL?

- a) SI b) NO c) ALGO

2.- ¿CONOCE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD AL MANEJAR UN VEHÍCULO?

- a) SI b) NO c) ALGO

3.- ¿A LEÍDO EL REGLAMENTO DE TRANSITO?

- a) SI b) NO c) ALGO
- 4.- ¿SABE USTED CONDUCIRSE EN LA VÍA PÚBLICA?
- a) SI b) NO c) NO SÉ QUE ES
- 5.- ¿Ha TOMADO ALGUN CURSO DE EDUCACIÓN VIAL?
- a) SI b) NO c) NO SE QUE ES
- 6.- ¿ESTARIA DE ACUERDO EN QUE LA AUTORIDAD TOMARA MEDIDAS PREVENTIVAS PARA REDUCIR EL INDICE DE ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS?
- a) SI b) NO c) ES SU OBLIGACION
- 7.- ¿CUAL ES LA VELOCIDAD MAXIMA EN ZONAS CONCURRIDAS COMO ESCUELAS, HOSPITALES, MERCADOS, PARQUES, ETCETERA?
- a)40 Km/ hora b) 10 Km / hora c) 80 Km / hora
- 8.- ¿CUAL ES LA VELOCIDAD MAXIMA EN AUTOPISTAS?
- a) 80 Km / hora b) 110 Km / hora. c) 180 Km / hora
- 9.- SI TUVIERA UN PROBLEMA LEGAL O DE SALUD DERIVADO DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO,¿LEGUSTARÍA REGRESAR EL TIEMPO Y PREVENIRLO?
- a) SI b) NO c) NO SE
- 10.- ¿ESTARIA DE ACUERDO EN RECIBIR CAPACITACIÓN DE EDUCACIÓN VIAL?
- a) SI b) NO c) EXCELENTE IDEA d) NO TENGO TIEMPO.

REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO, 8 DE JUNIO DE 1978, Capítulo II de las vías públicas.

Artículo 4°.- (De los términos que se usan) A los efectos de la aplicación del Código y el Reglamento se entenderá por:

ACERA	Parte de la vía destinada al uso de los peatones.
ACCIDENTE	Suceso del que resultan daños a las personas o las cosas.
ADELANTAMIENTO	Maniobra mediante la cual un vehículo rebasa a otro u otros que lo preceden en el mismo carril de una calzada.
AUTOMOVIL	Vehículo con propulsión propia destinado al transporte de no más de seis personas.

AUTOPISTA	Vía con limitación total de acceso y con todos los cruces a desnivel. Persona que sin conducir el vehículo coopera al conductor en las labores del transporte.
AVENIDA	Vía relativamente amplia donde la circulación Se efectúa con carácter preferencial respecto a las calles transversales.
BICICLETA	Vehículo a propulsión humana con dos ruedas iguales.
BIFURCACION	Punto de división de una vía en dos ramales.
BORDILLO	Borde de una calzada que define su límite.
BREVET	Documento que acredita que su titular está facultado para conducir vehículos.
CALZADA	Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos y semovientes.
CALLE	Vía urbana de circulación pública con edificaciones a uno o ambos lados.
CAMINO	Vía rural destinada al tránsito vehículos y semovientes.
CAMION	Vehículo automotriz para transportar carga.
CARGA	Toda cosa objeto o animal a transportarse en un vehículo.
CARGA MAXIMA	Peso de la carga que puede transportar el vehículo según su capacidad.
CARNET DE PROPIEDAD	Documento que acredita el derecho de propiedad sobre un vehículo.
CARRETERA	Vía pública de características modernas destinada a la circulación de un número relativamente grande de vehículos motorizados.
CARRIL	Subdivisión longitudinal de una calzada cuyo ancho puede acomodar una columna de vehículos.
CIRCULACION	Movimiento de vehículo, peatones semovientes por la vía pública.
CIRCULACION CONGESTIONADA	Cuando el volumen horario máximo en una vía es mayor que su capacidad ordinaria.
CIRCULACION PREFERENCIAL	Derecho otorgado a determinadas personas o vehículos para circulación en condiciones especiales
CONDUCTOR	Persona que conduce, maneja o tiene el control de un vehículo motorizado en la vía pública, que controla o maneja un vehículo remolcado por otro o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o arreo
CONGESTION	Acumulación excesiva de vehículos en alguna parte de la vía.
CORRIENTE VEHICULAR	Conjunto de vehículos que circulan por la calzada de una vía, en una dirección y en el mismo sentido.
CRUCE	Unión de una calle o camino con otro.
CRUCE DE PEATONES	Lugar señalado en una vía por donde deben cruzar la calzada los peatones
CRUCE REGULADO	Donde existe semáforo en funcionamiento o policía regulando el tránsito.
CUNETA	Zanja de desagüe abierta a los lados de una vía.
CURVA	Tramo de vía pública no rectilínea con visibilidad limitada.
DERECHO DE CIRCULACION	Preferencia del peatón o vehículo para iniciar o proseguir la marcha sin interrupción.

DETENCION	Acto involuntario de interrumpir momentáneamente el movimiento del vehículo, con el motor encendido y el conductor al volante.
DETENCION SUBITA	Acto de detener el vehículo bruscamente.
EJE DE LA VIDA	Línea demarcada o imaginaria que divide en partes iguales una calzada.
ESQUINA	Vértice del ángulo formado por dos vías convergentes.
ESTACIONAMIENTO	Acto mediante el cual el conductor deja su vehículo en lugar autorizado.
FRANJA DE SEGURIDAD	Parte demarcada o imaginaria de la calzada destinada al paso de peatones.
GARAJE	Lugar destinado al guardado de vehículos.
HOJA DE RUTA	Documento por el que se autoriza y controla la circulación de vehículos fuera del radio urbano
INGENIERIA DE TRÁNSITO	Rama de la Ingeniería que trata del planeamiento de calles, carreteras y zonas anexas a ellas, para el transporte de personas y cosas en forma económica y segura
INTERSECCION	Área donde dos o más vías se unen o cruzan.
ISLA DE SEGURIDAD	Superficie prohibida a la circulación de vehículos, situada en una vía o intersección de vías, para encausar la corriente vehicular o servir de refugio a los peatones.
LICENCIA	Documento que acredita que su titular está facultado para conducir vehículos motorizados.
LIMITACION DE ACCESO	Acto mediante el cual la autoridad limita el ingreso a una vía.
LIMITACION DE ESTACIONAMIENTO	Restricción del tiempo que pueden permanecer estacionados los vehículos en ciertos lugares de la vía pública.
LINEA DE DETENCION DE VEHICULOS	Línea demarcada o imaginaria ubicada a no menos de un metro antes del paso de peatones o franja de seguridad.
LINEA DE CARRIL	Línea intermitente longitudinal pintada en el pavimento para demarcar la división de los carriles de una calzada.
MANIOBRA	Acción que altera las condiciones normales de la circulación.
PARADA	Lugar señalizado para la detención momentánea de los vehículos de locomoción colectiva con el sólo objeto de recoger o dejar pasajeros.
PARADERO	Lugar en las vías o fuera de ellas, donde los vehículo de servicio público pueden efectuar paradas largas ó esperas
PASAJERO	Persona que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro.
PASEOS	Lugares destinados exclusivamente para la circulación de peatones.
PASO A NIVEL	Cruce en un mismo plano de una vía férrea con una carretera u otra vía.
PASO A DESNIVEL	Cruce a diferentes niveles de dos calzadas o de una calzada y una vía férrea. Puede ser superior o inferior.
PASO EN LAS ACERAS	Zona para el acceso de los vehículos a las propiedades laterales.
PASO PARA PEATONES	Franja de seguridad formada por la prolongación imaginaria o demarcada de las aceras o cualquier otra zona delimitada para este objeto.
PEATON	Persona que circula a pie por la vía pública.

PENDIENTE O GRADIENTE	Inclinación del eje de la rasante de una vía con relación a la horizontal.
PERALTE	Inclinación transversal que se da a la calzada en curva para contrarrestar parcialmente la fuerza centrífuga que se desarrolla en los vehículos que la recorren.
PESO MAXIMO	Peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquel está en orden de marcha.
POLIZON	Persona que aborda arbitrariamente un vehículo.
PRETIL	Borde de la acera.
REFUGIO	Lugar destinado a la espera o la parada de los peatones.
REMOLQUE	Vehículo destinado al servicio de arrastre de otras unidades.
SEÑAL DE TRÁNSITO	Dispositivo, signo, demarcación o inscripción colocada por la autoridad con el objeto de informar, prevenir y reglamentar la circulación.
TERMINAL	Sitio acondicionado para la llegada o salida de los vehículos de servicio público.
VEHICULO	Todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas por una vía terrestre.
VIA	Lugar acondicionado para la circulación de peatones y vehículos.
VIA EXPRESA	La que está destinada al tránsito expreso de vehículos, con limitación parcial de acceso y generalmente sin cruces a nivel en las intersecciones.
ZONA ESCOLAR	Parte de la vía pública comprendida entre los 50 metros antes y después del lugar donde se halla ubicado el acceso a un establecimiento educacional.
ZONA RURAL	Área situada fuera del radio urbano.
ZONA URBANA	Área determinada por el Plano Regulador de cada Comuna y cuyos límites deberán estar señalizados.

Primera cumbre social por un mejor transporte para La Paz – Conclusiones y resoluciones

La Paz, marzo 25 de 2011

Luego de dos días de intenso trabajo en sesiones plenarias y de análisis, la Primera Cumbre Social por un Mejor Transporte para La Paz, reunida los días 24 y 25 de marzo de 2011 a instancias del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, contando con la participación de cerca de 40 representaciones de los distintos sectores sociales, económicos y empresariales concernidos por la temática del transporte público urbano, ha llegado a las siguientes conclusiones y resoluciones:

CUESTIONES GENERALES

1. Tal como estableció la convocatoria a la Cumbre, el objetivo de realizar un análisis integral de la problemática del transporte público urbano para nuestro municipio ha sido satisfactoriamente cumplido gracias al aporte de los expositores y de todos los delegados acreditados por las entidades, instituciones y organizaciones participantes, permitiendo contar con una visión completa de un tema de gran complejidad y del máximo interés de toda la población en el marco de la aspiración a una mejor calidad de vida para todas las paceñas y todos los paceños.
2. La Cumbre declara que el derecho a moverse en condiciones dignas y accesibles es un derecho ciudadano de carácter universal.
3. Los vecinos usuarios expusieron una serie de observaciones relativas a la calidad en la operación del actual servicio de transporte público habiéndose mencionado problemas tales como el cobro arbitrario de tarifas por tramos, cambio de discos, abandono de pasajeros, incumplimiento de rutas, recorridos y horarios, mal trato a usuarios, etc.), aspectos que en general fueron aceptados por los operadores mostrando una abierta disposición a trabajar de manera conjunta con autoridades y organizaciones vecinales y sociales para corregir todas estas anomalías.
4. En relación al punto anterior se plantearon soluciones integrales que incluyan mecanismos adecuadamente normados de control social para el transporte público, evitando un ejercicio arbitrario de dicho control. Los representantes del transporte sindicalizado señalaron asimismo que ya existe un mecanismo de autocontrol sindical, y que el mismo será perfeccionado y profundizado. Adicionalmente se planteó la necesidad de intensificar la implementación de programas de educación vial y ciudadana con el propósito de establecer la adecuada corresponsabilidad de choferes, usuarios y peatones en el ordenamiento del tráfico vehicular.
5. Respecto a la educación vial, la Cumbre, reconociendo la necesidad de implementar políticas de educación tanto para operadores y usuarios como para peatones, incluyendo temáticas de vialidad y tránsito, resuelve apoyar y participar de la formulación y ejecución de un Plan Integral de Educación Vial que tienda a la inclusión de la materia en la curricular escolar y abarque la regulación de escuelas de conducción, entre otros; trabajo a ser realizado a través del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz y sus instancias competentes como la Dirección Municipal de Educación y la Dirección de Cultura Ciudadana, en coordinación con la Policía Boliviana y en su momento con el Ministerio de Educación y el SEDUCA. Dicho plan de Educación Vial Integral, será desarrollada en el plazo máximo de 3 meses.

COSTOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

6. Ante las grandes diferencias y desacuerdos de los representantes de sectores sociales, vecinales y cívicos, en relación a la Estructura de Costos presentada por los representantes del Transporte Libre y los de Cooperativas, se acordó la conformación de una Comisión de Trabajo que evalúe y consensue una nueva Estructura de Costos del Transporte que:
 - Responda a la realidad económica del país y del departamento, a de los ingresos de la población y al nivel real de precios de insumos vigentes en el mercado local.
 - Responda a las características de la ciudad de La Paz y a sus peculiaridades de orden topográfico.Esta Comisión de Trabajo estará conformada por:

- Cuatro (4) representantes del sector Transportes.
 - Seis (6) representantes de sectores sociales, vecinales, profesionales, empresariales, universitarios y cívicos.
 - Cuatro (4) representantes del GAMLP.
- 7.Los resultados de la Comisión de Trabajo tendrán la siguiente naturaleza e implicancias:
- No incluirán un análisis y definición de precios y tarifas del transporte, sino de los componentes y características de la estructura de costos del transporte urbano.
 - Deberán ser socializados con las bases de los sectores participantes.
 - Serán tomados en cuenta como parámetros referenciales indispensables para la toma de decisiones.
- 8.La Comisión dispondrá de 2 semanas de trabajo para entregar el resultado de su análisis y funcionará con el apoyo logístico del GAMLP (ambientes, mobiliario y material de trabajo).
- 9.En el mismo lapso se estudiarán alternativas relacionadas a eventuales criterios en torno al concepto de tarifa diferencial de acuerdo a distancias, grupos sociales y calidad del servicio.

ACERCA DEL DECRETO 821

- 10.Debido a su carácter anticonstitucional y por dejar en evidencia la negativa de las autoridades del Gobierno del Estado Plurinacional a asumir de manera responsable sus obligaciones Por consenso y de manera unánime la Cumbre manifiesta su rotundo rechazo al D.S. No. 0821 de 16 de marzo de 2011 que establece que los Gobiernos Autónomos Departamentales y Municipales, regulen transitoriamente las tarifas del Servicio Público de Transporte en al ámbito intermunicipal e intramunicipal, hasta la emisión de la disposición legal de regulación específica del mismo. La Ley No. 031 Marco de Autonomías y Descentralización en concordancia con el artículo 302 parágrafo I numeral 18 de la CPE, determina en su artículo 96, parágrafo VII, numeral 4 que los Gobiernos Autónomos Municipales tienen la competencia exclusiva de Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado, dan cuenta de la imposibilidad de cumplimiento del referido Decreto Supremo, por ser simplemente un instrumento dilatorio del cumplimiento de la obligación del nivel central del Estado en emitir los parámetros, normas y políticas que permitan la regulación de las tarifas, en el entendido de que el propio Decreto Supremo ratifica como de su competencia dicha emisión, existiendo por tanto contradicción normativa, entre la Ley No. 031 y el Decreto Supremo No. 0821.
- 11.En este orden de cosas, la Cumbre exige que en el plazo de 7 días, el Gobierno Central asuma sus responsabilidades, dejando de lado los cálculos políticos y estableciendo los parámetros referenciales señalados en la CPE y en la Ley Marco de Autonomías. De no obtener una respuesta favorable en el plazo señalado, los transportistas, los vecinos y el GAMLP establecerán dichos parámetros referenciales.
- 12.La Cumbre demanda al Gobierno Central la transferencia efectiva de las competencias señaladas en la Constitución, incluyendo la asignación de recursos para los programas de reconversión energética, renovación del parque vehicular y otros.

CAMBIOS NECESARIOS EN EL SISTEMA VIGENTE DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

13. Existe plena coincidencia acerca de la necesidad inmediata de implementar programas orientados al cambio radical del sistema de transporte público vigente, cambio que debe apuntar a la reducción del parque automotor a través de la sustitución de las viejas unidades pequeñas, por nuevas de gran capacidad, que permitan implementar un sistema masivo eficiente, accesible, seguro y con cobertura a todas las zonas y barrios del municipio. Existen al respecto dos propuestas cuya viabilidad deberá ser técnicamente analizada con mayor detalle: la adquisición de 400 buses de gran capacidad por los propios choferes organizados en cooperativas y empresas contando con créditos y facilidades especiales de importación y la propuesta del GAMLP de un sistema de buses articulados, cuya implementación contará necesariamente con el concurso de los choferes y sus organizaciones. Adicionalmente el nuevo sistema de transporte debe contemplar amplias medidas de mitigación para los daños medioambientales.
14. Debido a consideraciones técnicas relativas a la merma de potencia que se aprecia en incremento de dicha merma en aquellos vehículos reconvertidos para funcionar con Gas Natural Vehicular, sistema por ello mismo inviable para su utilización masiva, debiendo tenderse a la importación de vehículos acondicionados de fábrica para funcionar a gas.
15. El actual sistema de transporte público urbano debe ser ampliado evitando o suprimiendo los monopolios y viabilizando la creación del transporte comunitario especialmente en tramos no cubiertos por el actual sistema y que carecen de rentabilidad para el mismo.
16. Asimismo se recomienda al GAMLP considerar la posible creación de una Empresa Municipal de Transporte para zonas no cubiertas por el sistema de transporte vigente.
17. La Cumbre demanda al GAMLP los ajustes necesarios a la OM sobre líneas, rutas, frecuencias a fin de optimizar el servicio.
18. Deben fijarse horarios especiales y regulación de frecuencias para el transporte pesado.
19. La Cumbre sugiere la creación de una línea especial para reclamos relativos al servicio de transporte público urbano.

DEMANDAS CREDITICIAS Y NORMATIVAS NECESARIAS PARA APUNTALAR EL CAMBIO DEMANDADO

20. Exigimos al Gobierno del Estado Plurinacional la aplicación de una política crediticia sostenible y a largo plazo que beneficie directamente a los transportistas y no únicamente a los importadores.
21. La Cumbre demanda de la Asamblea Legislativa Plurinacional la pronta aprobación de la Ley General del transporte en todas sus categorías (terrestre, ferroviario, aéreo, naval y lacustre). Interdepartamental, internacional, etc.
22. De igual manera se insta al GAMLP a poner a la brevedad a consideración de las organizaciones, entidades e instituciones del municipio un anteproyecto de Ley Municipal de Tránsito para su análisis y validación, agilizando de esa manera su aprobación.
23. Siendo necesario establecer el marco legal para el ejercicio del derecho de Control Social en materia de transporte, se conformará una Comisión Interinstitucional integrada por el GAMLP, Organismo Operativo de Tránsito, Juntas Vecinales y Operadores del Servicio para que en el plazo aproximado de 1 mes se elabore una propuesta sobre alternativas de mecanismos de control, para su incorporación y consideración en el proyecto en un acápite especial de la Ley Municipal de Participación y Control Social, actualmente en curso de elaboración y consulta para ser aprobada en la Tercera Asamblea del Municipio que tendrá lugar el próximo mes de mayo.
24. El GAMLP propondrá al sistema financiero y en particular al BDP el desarrollo de servicios y productos financieros para el sector del transporte como ser líneas de crédito, fideicomisos, créditos concesionales u otros.

CUESTIONES SOCIALES

- 25.El transporte público debe ofrecer y garantizar tarifas y comodidades adecuadas para los escolares, los universitarios, los adultos mayores y las personas discapacitadas dando plena aplicación a la normativa vigente
- 26.Debe aprobarse una norma que establezca con claridad los derechos y obligaciones de los peatones, incluyendo las respectivas sanciones para los contraventores.
- 27.Deben revisarse los mecanismos y alcances del SOAT ampliando su cobertura.
- 28.La Cumbre se solidariza con la demanda de implementación del Seguro Social para los transportistas.

MANTENIMIENTO Y TRANSITABILIDAD DE LAS VIAS

- 29.La Cumbre demanda del GAMLP un mejor mantenimiento de vías y una intensificación de su política de apertura de nuevas vías acordes al crecimiento de la ciudad.
- 30.La Cumbre insta a las organizaciones sociales a evitar bloqueos y otras medidas que causan perjuicios al transporte público y sus usuarios, sin que ello suponga en absoluto desconocer el derecho constitucional de petición.
- 31.Habiéndose acordado la necesidad de realizar el estudio sobre la estructura de costos del transporte público urbano, aguardando la respuesta del Gobierno de acuerdo a lo resuelto en el punto 11, así como la necesidad de socializar a la brevedad posible el tenor de la Ley Municipal de Tránsito y la elaboración de un programa integral de educación vial, se declara CUARTO INTERMEDIO de quince días en la primera PRIMERA CUMBRE SOCIAL POR UN MEJOR TRANSPORTE PARA LA PAZ, lapso durante el cual deberán desarrollar sus tareas las comisiones conformadas en los puntos pertinentes del presente documento, para entregar el resultado de su trabajo a la Cumbre una vez concluido el cuarto intermedio.

LEY DE TRANSPORTE GARANTIZA UN MEJOR TRATO A LOS USUARIOS

Proyecto. La Cámara de Senadores apura la sanción de la norma

La Razón

El proyecto de la Ley General de Transporte, aprobada el lunes en grande y en detalle por la Comisión de Planificación del Senado, garantiza la calidad del servicio del transporte público, un mejor trato al usuario y el respeto a los derechos de los usuarios y de los operadores.



La Paz. Personas suben a un minibus en la plaza Pérez Velasco, donde se prohíbe cargar pasajeros.

El proyecto de ley, que fue aprobado la semana pasada por la Cámara de Diputados en sus dos sesiones, tiene 309 artículos, tres disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias y una disposición abrogatoria.

La norma incluye drásticas sanciones para los infractores, principalmente conductores en estado de ebriedad. Por ejemplo, a los choferes en estado de embriaguez o bajo influencia de estupefacientes que ocasionen un accidente de tránsito se les revocará definitivamente su licencia de conducir. Estas sanciones, no obstante, ya están incluidas en el Decreto 420.

PEATÓN. El proyecto de ley también protege a los peatones y a las personas discapacitadas. El artículo 190, inciso c), indica que “el peatón tiene preferencia de paso en las calles donde no haya autoridad de tránsito ni señales, debiendo los conductores reducir la velocidad o detener el vehículo”.

El inciso g) añade que el peatón “no podrá cruzar de un lado a otro de la vía cuando los vehículos estén en movimiento. El peatón que haya iniciado el cruce de una vía, tendrá derecho a continuar no obstante se produjere un cambio en la señal del semáforo y los conductores deberán respetar ese derecho”, indica.

En Bolivia, a diferencia de otros países de la región, los conductores tienen más derechos que los peatones. Además, tanto conductores de vehículos del transporte público como peatones no respetan las paradas.

Con esta finalidad, la Ley de Transporte también incluye un artículo referido a la educación vial. El artículo 188 señala que “la educación vial se constituye en el medio fundamental para evitar accidentes de tránsito, para lo cual las autoridades competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de enseñanza para conductores”.

De igual manera, señala que se “programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial”.

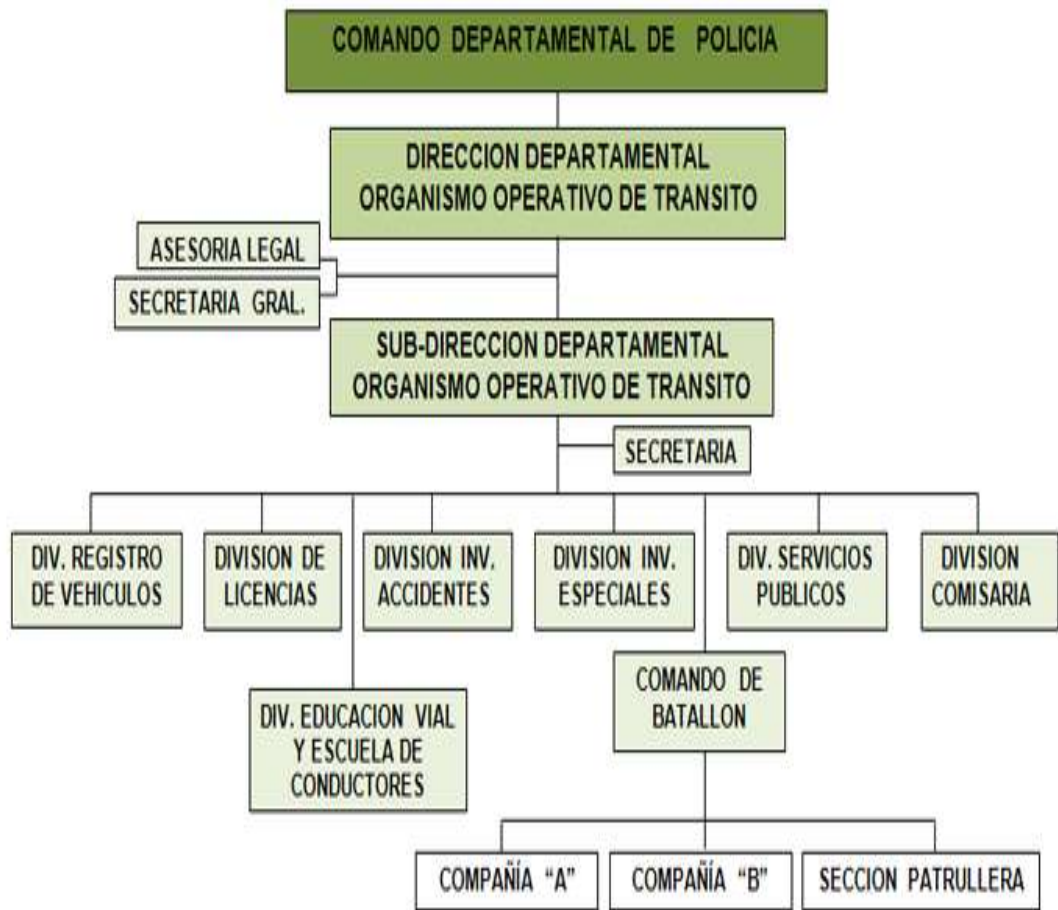
Otro de los aspectos que se tomó en cuenta en la Ley de Transporte es el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el uso de los cascos de seguridad para los moto taxistas, tanto para el conductor como para el pasajero, así como la revisión técnica vehicular que estará a cargo de una entidad especializada, tanto para el servicio público como privado.

Uno de los artículos que causó polémica y que fue eliminado de la norma es el referido a la renovación del parque automotor. Sin embargo, la norma establece una serie de incentivos para que, de manera voluntaria, los transportistas puedan hacer la renovación de sus motorizados.

Prohibición para los pasajeros

Art. 116 Fumar o exceder el consumo de bebidas alcohólicas en la unidad de transporte o viajar en lugares distintos a los habilitados para dicho fin, entre otros.

ORGANIGRAMA DEL COMANDO DEPARTAMENTAL DE LA POLICIA BOLIVIANA



LA EDUCACIÓN ES EJE DE LA CAMPAÑA DE SEGURIDAD VIAL

La Razón

www.la-razon.com/

La Paz - Bolivia, Estado Plurinacional de

12 de mayo de 2011



Lanzamiento. Padilla, de la OPS-OMS, y el viceministro Vásquez

La campaña mundial de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), que pretende bajar el número de accidentes y muertes en carreteras en 50%, se lanzó ayer en Bolivia. El objetivo, en una primera etapa, es desplegar una campaña de educación que incluye la prohibición del uso de celulares y el fumar mientras se conduce.

Lanzamiento. Padilla, de la OPS-OMS, y el viceministro Vásquez. La iniciativa de Naciones Unidas fue lanzada en dos actos separados que confirman el divorcio de los promotores de esta iniciativa en el país. El presidente del Automóvil Club Boliviano, Armando Paravicini, realizó el lanzamiento de la campaña en Calacoto en ausencia de organismos estatales, mientras en el Ministerio de Gobierno, el viceministro de

Seguridad Ciudadana, Miguel Vásquez, hacía lo propio en un acto al que asistieron el viceministro de Transportes, Edwin Marañón, y la representante de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud (OMS/OPS), Haydeé Padilla.

Aplicación. Paravicini explicó que se instalarán pasacalles y gigantografías para promover el uso de cinturones de seguridad; desincentivar la utilización de celulares, equipos de audio video y de fumar al conducir; prohibir el consumo de alcohol; educar sobre ubicación y seguridad de niños; límites de velocidad, revisión de coches y uso de cascos.

El general Óscar Muñoz, inspector de la Policía, manifestó por su parte que la institución propondrá trabajar en educación vial con los maestros, para llegar a niños y jóvenes.

BURROS Y CEBRAS ENSEÑAN EDUCACION VIAL EN BOLIVIA (NO ES EL CHISTE DEL BURRO Y LA CEBRA DE NIEVES)

EL ALTO, Bolivia (AFP) - Jóvenes disfrazados de cebras y burros enseñan educación vial a peatones y conductores en la ciudad boliviana de El Alto, en un singular esfuerzo para resolver el atolladero que se produce en las horas punta en la principal vía entre esa ciudad de caótico tráfico y La Paz, capital del país.

Desde primera hora de la mañana, unas 40 cebras hacen ademanes insistentes para que conductores y peatones respeten los pasos peatonales y las señales de tráfico, mientras los burros ironizan y avergüenzan a los irrespetuosos.

Bajo el nombre de 'La Ceja se despeja', en alusión al sector más prominente de El Alto (a 12 km de la capital), la alcaldía de esta populosa ciudad de 800.000 habitantes lleva adelante este proyecto en un intento por poner orden en la circulación diaria de alrededor de 60.000 vehículos por este punto vial obligatorio para trasladarse a La Paz.

"Las cebras interactúan con los peatones y choferes para inducirlos a respetar los pasos peatonales y las señales de parada, mientras que el burro actúa generando vergüenza en el mal peatón para que también respete la normas", señaló a la AFP Henry Contreras, encargado del proyecto.

Aunque reconoció que el cambio requerirá de un titánico esfuerzo, en una ciudad de fuerte migración indígena que ha crecido a ritmo vertiginoso hasta convertirse en la tercera ciudad más grande de Bolivia, después de Santa Cruz y La Paz, y en la que la trasgresión de las normas de tráfico es muy frecuente.

"Para muestra, un botón", señaló al revelar que en el primer día de la puesta en marcha del proyecto, el pasado jueves, una cebra fue atropellada por un autobús, cuyo conductor se resistió a respetar las señales.

Las 'cebras' y 'burros' son jóvenes alteños que recibieron capacitación en las normas viarias y relaciones públicas para lidiar con conductores y peatones que han hecho de infringir las reglas una costumbre, y que por la premura de llegar a sus lugares de trabajo están casi siempre malhumorados.

"Tenemos que ganar el sueldo y estamos apurados", justifica Juan Colque un chofer indígena que hace piruetas con su minibús para ganarse un espacio en la cabecera de una enorme fila de vehículos, que ocupan los cuatro carriles de la principal avenida, a la espera de llenar sus unidades con pasajeros y enfilear a La Paz.

Las filas de minibuses -con capacidad para 15 pasajeros- se extienden centenares de metros y, por tanto, perjudican el tránsito de otros vehículos con una circulación que no pasa de 10 kilómetros por hora, según datos de la oficina de Tránsito de El Alto.

Debido a este caos vehicular, los peatones tampoco respetan los puntos de parada y se lanzan casi desesperados y con el riesgo de ser atropellados en busca del minibús más adelantado para llegar lo antes posible a su destino, olvidando también las normas viales.

"Hay mucha gente que nos apoya y nos defiende y otros que reaccionan hasta violentamente porque según ellos se perjudican", señaló Lidia Tarqui, una de las 'cebras' quien orgullosa de vestir el disfraz pronosticó que "con el tiempo la gente se va a acostumbrar a su presencia y a sus enseñanzas".

Las cebras y los burros en la educación vial son una réplica de un proyecto que fue implementado hace un par de años en la ciudad de La Paz, también caótica en el tránsito vehicular, y que por su efectividad ya ha recibido varias distinciones. En El Alto se añadió otro personaje, un mimo, que sin interpelar a los peatones o conductores, pone en escena historias de malos y buenos peatones a quienes premian con algunos obsequios.

09/12/2008, 19:11

Conductores asalariados apoyan el decreto de seguridad vial

28 de Febrero de 2010, 05:52

La Paz - Bolivia.- Los choferes asalariados de Bolivia respaldan la plena vigencia del Decreto Supremo 0420 de seguridad vial y denuncian que los empresarios del sector se atribuyen su representación.



El secretario general de la Federación Sindical de Choferes Asalariados de Bolivia, Mario Chuquimia Quisbert, en contacto con EL DIARIO, dijo que este sector, con alrededor de 15 mil afiliados sólo en La Paz, es ignorado por los empresarios o dueños de moviidades del transporte público nacional.

“Los dirigentes de la Confederación de Choferes de Bolivia, con las negociaciones que hacen con el Gobierno, pidiendo la modificación del Decreto, nos quitan el derecho a tener nuestro punto de vista”, protestó el dirigente.

Recordó que el ampliado nacional de la Confederación, la semana pasada en Sucre, donde se resolvió un paro de 48 horas para esta semana contra el decreto que sanciona severamente a los conductores ebrios, demuestra que los empresarios sólo defienden sus intereses, y a los asalariados, ni siquiera los toman en cuenta.

“En ese ampliado ratificaron el pedido de modificación del artículo 19 del Decreto para liberar de culpa sólo al vehículo y a la empresa, pero no de los choferes asalariados”, sostuvo Chuquimia.

Explicó que la Conferencia Nacional de la Federación Sindical de Choferes Asalariados de Bolivia, realizado entre 25 y 26 del presente, en Cochabamba, vio la necesidad de respaldar ese Decreto.

“El Decreto debe mantenerse como está por la seguridad de los pasajeros y de los propios choferes. No todos los choferes asalariados somos borrachos”, expresó.

No obstante, el dirigente responsabilizó al Organismo Operativo de Tránsito de la Policía de la extensión irresponsable de las licencias de conducir, lo cual en su criterio, es uno de los causantes para los trágicos hechos de tránsito en el país.

“Tránsito además de controlar en las carreteras, debe ser más estricto en dar licencias de conducir. No puede ser que sólo a nosotros nos exijan todos los requisitos para la licencia, pero a otros como a los familiares de los empresarios, les dan sin mucho trámite”, manifestó.

“Recién nomás, en Sucre, el dueño de un bus, ante la falta de un chofer, subió al volante a su hijo menor de edad. Falta saber si tenía licencia”, dijo.

En cuanto al anunciado paro de 48 horas decretado por la Confederación de Choferes de Bolivia para los días 3 y 4 de marzo, Chuquimia dijo que los asalariados pese a ser numerosos, no pueden desacatar esa medida de presión.

“Estamos sometidos. Ellos son los propietarios y si no acatamos nos despiden y siquiera el Gobierno nos protege”, lamentó.

Es más, acusó al entorno del presidente Evo Morales, de impedirles hablar con el Jefe de Estado para hacerle notar los abusos que cometen los dirigentes de la Confederación de Choferes de Bolivia.

“Ya no deberían llamarse Confederación de Choferes, sino Confederación de empresarios del Transporte, porque no defienden nuestros intereses y más bien reciben ayuda del Gobierno”, afirmó.

AMPLIADO EN LA PAZ

Finalmente, informó que el ampliado nacional en Cochabamba de la Federación de Choferes Asalariados, nombró comisiones de fortalecimiento del sector.

“En Cochabamba, estuvieron cinco de las nueve federaciones. La comisión debe garantizar la presencia de todas las delegaciones para el próximo ampliado nacional que posiblemente se realizará en La Paz y en la cual se tomarán importantes decisiones”, expresó.

Pese a la insistencia, EL DIARIO no pudo obtener la versión del secretario ejecutivo de la Confederación de Choferes de Bolivia, Franklin Durán. Su teléfono celular estaba apagado.

El Diario

LA SEGURIDAD VIAL: BOLIVIA ESTÁ UBICADA EN ÚLTIMO LUGAR

ANF

El experto en seguridad vial Greg Speier ubicó a Bolivia como uno de los últimos lugares en Latinoamérica en temas de seguridad vial. Las condiciones precarias de los caminos, la mala estructura vial y la ausencia de campañas intensivas de educación vial la sitúan en ese lugar.



Por dos días consecutivos la CAF –banco de desarrollo de América Latina organizó un

seminario de auditoría de seguridad vial con el objetivo de exponer la importancia de la seguridad vial y conocer las diferentes etapas de una obra. “Si lo tuviera que comparar con otros países, tendría dificultad de poner encima de cualquier otro país latinoamericano (...) como especialista veo a Bolivia muy atrasado y no debería ser así”, señaló el conferencista de seguridad vial, Greg Speier. El especialista dijo que Bolivia está muy atrasada en la aplicación de tecnologías de seguridad vial y no se usan herramientas más económicas que podrían ayudar a revertir la situación.

Identificó falencias en la señalización, los semáforos son precarios y poco visibles. Sugirió que se los cambie por otros que tienen mejor iluminación, que consumen menos energía y que tenga un conteo par saber en qué momento se cambiará de luz para evitar más accidentes.

Según el especialista cada año mueren más de 140.000 personas. En Latinoamérica alrededor de 60% de las personas que transitan por las vías mueren atropellados. Por otra parte, identificó que las vías están mal diseñadas porque los sumideros son muy grandes y ponen en riesgo a las personas que manejan motocicleta. “El rol de la cultura juega un papel muy importante y los medios de comunicación deben apoyar con mensajes y capacitaciones constantes para fomentar una cultura de educación vial”, señaló Greg.

En criterio del especialista para que se pueda adoptar una cultura de educación vial se requiere de una capacitación constante por un lapso de 10 años para dejar el último lugar en seguridad vial.

Entre las principales medidas que debería tomar en cuenta el Gobierno, el especialista Greg menciona: inspección vehicular, dejar de importar vehículos usados, modernizar las normas, fiscalizar las obras, hacer auditorías de seguridad vial y modificar la cultura vial.

Seguridad Vial Infantil - Pequeñ@s Peatones

Si el niñ@ observa que los adultos se saltan las normas de educación vial, nunca podremos inculcarle las normas de convivencia básicas para que en el futuro sea un peatón o conductor responsable



La educación vial ha de empezar desde que el pequeñ@ empieza a ser peatón. Hemos de aprovechar cada paseo para indicarle las normas básicas y evitar correr riesgos innecesarios, siempre de forma tranquila y paciente, pero alerta. De esta forma el niñ@ incorporará a su educación las pequeñas observaciones que los adultos, no sólo le indicamos, también PRACTICAMOS. Es muy importante olvidar las prisas, si el niñ@ observa que los adultos se saltan las normas de educación vial, nunca podremos inculcarle las normas de convivencia básicas para que en el futuro sea un peatón o conductor responsable. Si hacemos de cada salida una clase práctica de seguridad vial, siempre utilizando el juego, será más divertido y docente.

Cuando caminemos con niñ@s pequeños, SIEMPRE los llevaremos cogidos de la mano y en el lado interno de la acera. Si el pequeñ@ quiere zafarse, intentaremos explicarle suavemente y sin engañarle porque ha de ir de nuestra mano, otra opción es es distraerlo con observaciones sobre lo que vayamos viendo o lo que haremos a la llegada del destino.

Enseñarle a distinguir y relacionar los colores del semáforo mientras esperamos ha de ser un acto cotidiano hasta que el niñ@ interiorice estos conceptos. También enseñarle las señales básicas, que les puedan atraer, explicarle porque cruzamos por el paso de peatones y como esperamos a que los coches se paren aunque tengamos prioridad de paso, estaréis de acuerdo conmigo que también hay que explicarle porque la mayoría de personas no lo hacen correctamente, es un mal endémico que deberíamos erradicar, aprovecho para avisar a aquellos adultos que siendo peatones pasan los semáforos en rojo, que vigilen si hay pequeñ@s delante antes de hacerlo.

Debemos hacer entender al niñ@ que el automóvil o moto siempre es más fuerte que nosotros y por ello hay que esperar a que estén totalmente detenidos, no cruzar entre coches aparcados o parados, siempre por los sitios correctos, bajarse del automóvil por el lado de la acera y cruzar siempre de la mano del adulto. Recordar que el seguimiento de estas normas no siempre nos da la completa seguridad, pero es la mejor forma de iniciar a nuestros pequeños en el camino de la prevención de accidentes fuera del hogar, y el inicio de la seguridad vial.

Otro aspecto a tener en cuenta es la personalidad de nuestro hij@, los hay más reflexiv@s, y otros más impetuos@s, somos los adultos los que debemos actuar en consecuencia. Los niñ@s no deberían iniciarse como peatones en solitario hasta no obtener una edad madurativa (dependiendo del desarrollo cognitivo del menor), aunque se ha de tener en cuenta también el entorno donde habitamos o caminamos normalmente. Esta edad madurativa oscila entre los 8 y 9 años aproximadamente cuando su responsabilidad comienza a hacerse palpable, poseen sentido de la lateralidad (distinguen entre derecha e izquierda), y ya disponen de una buena organización espacial (calculan mejor las distancias y las posibilidades de su cuerpo).