

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



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

TESIS DE GRADO

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FACTICOS PARA
REGULAR LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y
VENEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR”**

POSTULANTE : Univ. ALI CASTILLO, ROLY

TUTOR : Dr. MACHICADO ROCHA, EDWIN

La Paz – Bolivia
2014

Dedicatoria...

A mis padres: Dionisio y Norah

“Por el cariño y permanente apoyo; Mi aprecio y gratitud”

Agradecimientos...

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

Al Dr. Edwin Machicado Rocha, que contribuyo gratamente en su formulación, ya que su apoyo, paciencia y orientación me han servido de estímulo en el desarrollo de mis ideas contribuyendo al perfeccionamiento del presente trabajo de investigación de tesis.

Gracias...

RESUMEN

Sólo un 7 por ciento de la población mundial está cubierto por leyes integrales de seguridad vial. Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños, establecidas en el Reglamento del Código del Tránsito, de 8 de junio de 1978) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito.

Las campañas de comunicación social para mantener entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas de seguridad vial y educación vial, son esenciales para que estas resulten eficaces. Para reducir la tendencia al aumento de las muertes por accidentes de tránsito, gobiernos de todo el mundo proclamaron en 2010 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020).

Sin embargo nuestro país según estadísticas sostiene que el 30% de accidentes de tránsito son ocasionados por peatones es decir se tiene al peatón infractor en los accidentes de tránsito. Es innegable que los peatones causan muchos accidentes por el cruce indebido de calzadas. Sin embargo por nuestras leyes muchas veces nos hemos dedicado a sancionar al conductor que maneja en estado etílico cuando la mayor cantidad de accidentes fatales se da por peatones imprudentes o en estado de ebriedad.

Entonces se trata de un problema cultural muy arraigado por la falta de educación y seguridad vial donde inclusive se debe sancionar a peatones que invaden la calzada poniendo en riesgo su propia seguridad, vendedores que obstaculizan el paso de peatones, que violan normas y reglamentos de tránsito. Esto constituye también un problema de seguridad y salud pública por los índices de fallecidos y traumatismos ocasionados en accidentes de tránsito.

Es necesario también establecer drásticas sanciones, y tipificar la conducta de los peatones contraria a las disposiciones de tránsito que afecta a terceros y también a los conductores, tal cual se expone y se propone en la presente investigación proponer una ley de regulación de la transitabilidad de peatones y vendedores en vías de circulación vehicular, como medida de prevención y sanción, además de resguardar derechos y obligar a cumplir con los deberes de seguridad peatonal, para una mejor seguridad vial.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FACTICOS PARA REGULAR LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENDEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

ÍNDICE GENERAL

Índice de contenido

	Pág.
DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTOS.....	III
RESUMEN.....	IV
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	1
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	2
2. PROBLEMATIZACIÓN	4
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	5
3.1. Delimitación temática.....	5
3.2. Límite temporal.....	5
3.3. Límite espacial.....	5
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA	5
4.1. Fundamentación.....	5
4.2. Importancia	6
5. OBJETIVOS DEL TEMA.....	6
5.1. Objetivos Generales	6
5.2. Objetivos Específicos.....	7
6. MARCO DE REFERENCIA	7
6.1. Marco Histórico	7
6.1.1. El primer accidente de tránsito.....	7
6.2. Marco Teórico.....	8
6.2.1. Marco Teórico General	8
6.2.1.1. Teoría del Accidente	8
6.2.2. Marco Teórico Especifico.....	11
6.2.2.1. Responsabilidad civil	11
6.2.2.1.1. Objetivo de la responsabilidad civil.....	12
6.2.2.2. Responsabilidad Penal	12
7. HIPÓTESIS DE TRABAJO	13

7.1. Variables	13
7.1.1. Variable independiente.....	13
7.1.2. Variable dependiente.....	14
7.2. Nexo Lógico.....	14
8. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS.....	14
8.1. Tipo de Estudio	14
8.2. Diseño de investigación	14
8.3. Métodos.....	14
8.3.1. Generales.....	14
8.3.1.1. Método Inductivo	14
8.3.1.2. Método deductivo.....	15
8.3.1.3. Método Comparativo	15
8.3.2. Específicos	15
8.3.2.1. Método Teórico.....	15
8.3.2.2. Método de Análisis	15
8.3.2.3. Método Sociológico	15
8.3.2.4. Método Jurídico	15
8.3.2.5. Método Exegético	16
9. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS	16
DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA	17
INTRODUCCIÓN	18
CAPÍTULO I.....	19
1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA EVOLUCIÓN VIAL	19
1.1. ANTECEDENTES DE LA EVOLUCIÓN DE LA HISTORIA DEL TRANSPORTE	19
1.2. ANTECEDENTES DEL ORIGEN DE LA REGULACIÓN VIAL	20
1.3. HISTORIA DE LA SEGURIDAD VEHICULAR	22
1.4. ANTECEDENTES DEL DESARROLLO DE LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL	26
1.4.1. El automóvil sale a las rutas.....	27
1.4.2. Primeras regulaciones de la circulación vehicular	27
1.5. ANTECEDENTES DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA.	28
1.5.1. Derecho Romano.....	28
1.5.2. Derecho medieval.....	35
1.5.3. Derecho de la edad moderna y contemporánea (Legislación Europea, caso España).	38
CAPÍTULO II	43
2. TEORÍA DE LOS ACCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRANSITO.....	43
2.1. TEORÍA DEL ACCIDENTE.....	43
2.1.1. Teorías de las causas de los accidentes	43
2.1.1.1. La Teoría del Dominó	43

2.1.1.2.	Teoría de la Causalidad Múltiple	44
2.1.1.3.	La Teoría de la Casualidad Pura	45
2.1.1.4.	Teoría de la Probabilidad Sesgada	45
2.1.1.5.	Teoría de la Propensión al Accidente.....	45
2.1.1.6.	Teoría de la Transferencia de Energía	46
2.1.1.7.	Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas”	46
2.2.	TEORÍA DE ACCIDENTES DE TRANSITO.....	46
2.2.1.	Causa de los accidentes	46
2.2.1.1.	Causa directa o principal.....	48
2.2.1.2.	Causas mediatas	50
2.2.1.3.	Causas remotas o primitivas.....	52
2.2.1.4.	Cadena de acontecimientos	53
2.2.2.	Punto sorpresa	54
2.2.3.	Punto de no escape	57
2.2.4.	Acontecimiento llave	57
2.2.5.	Punto de mayor contacto.....	58
2.2.6.	Punto de descanso	58
CAPÍTULO III.....		59
3.	SEGURIDAD VIAL Y DERECHO A LA CIRCULACIÓN	59
3.1.	SEGURIDAD VIAL.....	59
3.1.1.	Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial.....	59
3.1.1.1.	Tránsito	59
3.1.1.2.	Diferencias con Transporte	59
3.1.1.3.	La Vía Pública.....	60
3.1.2.	Objeto de la Seguridad Vial	61
3.1.2.1.	Contenido y Ámbito.....	62
3.1.3.	Fines	63
3.2.	INFORME MUNDIAL SOBRE LA SEGURIDAD VIAL.....	64
3.3.	SEGURIDAD VIAL EN MEDIO URBANO COMO DISCIPLINA Y COMO FACTOR DEL DISEÑO TIPOLÓGICO DE LA CALLE	65
3.3.1.	Necesidad de un enfoque urbano al problema de la seguridad vial	66
3.3.1.1.	Especificidad de la siniestralidad en medio urbano	66
3.3.1.2.	Insuficiencias de la disciplina convencional en la ciudad.....	68
3.3.2.	Tendencias de la seguridad vial en medio urbano	70
3.3.2.1.	Principios originales de la seguridad vial urbana.....	70
3.3.2.2.	Principales líneas de actuación institucionales	72
3.3.2.3.	Hacia la integración de la seguridad vial urbana en el planeamiento local	75
3.3.3.	Aporte de la disciplina a un enfoque urbano integrado de la seguridad vial.....	77
3.3.3.1.	Las medidas de bajo coste como referente proyectual del nuevo diseño del espacio viario	77

3.3.3.2. Análisis de medidas de bajo coste como soluciones tipológicas de la articulación del espacio viario	79
3.4. DERECHO DE LA CIRCULACIÓN.....	81
CAPÍTULO IV	83
4. FUNDAMENTOS FACTICOS Y JURÍDICOS PARA INCORPORAR LA SANCIONES A PEATONES QUE RESULTEN RESPONSABLES EN ACCIDENTES DE TRANSITO	83
4.1. CULPA EXCLUSIVA DEL PEATÓN	83
4.1.1. Concurrencia de eventos.....	83
4.2. RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN	84
4.2.1. La Responsabilidad sin Culpa.....	84
4.2.2. Teoría del Riesgo	85
4.2.3. La culpa de la víctima	85
4.3. REGLAS DE PRIORIDAD Y PRESUNCIONES EN LA CULPA DEL PEATÓN	86
4.3.1. Regla de prioridad de paso.....	86
4.3.2. Regla de marcha y cruce de calzada	87
4.3.3. Regla de prohibición de circulación.....	87
4.3.4. Regla in dubio pro peatón (en caso de duda hay que estar a favor del peatón)	87
4.3.5. Regla del favor debilis o peditis.....	88
4.4. CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE LA CONDUCTA O NEGLIGENCIA DEL PERJUDICADO.....	91
4.4.1. Noción Jurídica de Culpabilidad exclusiva de la víctima o el peatón.....	95
4.5. PEATONES SON CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN BOLIVIA	98
4.5.1. Análisis social	98
4.5.1.1. Preferencias y obligaciones.....	99
4.5.1.2. Situaciones recurrentes.....	99
4.5.2. Análisis de la magnitud e índice de accidentes de tránsito por causa de peatones 100	
4.5.2.1. Accidentes registrados	101
4.5.3. Comerciantes como factor para causar accidentes de transito	102
4.6. ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN COMO UNA CONDUCTA TÍPICA NO SIENDO IMPUTABLE AL CONDUCTOR	104
CAPÍTULO V	108
5. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA VIGENTE INHERENTE A LA REGULACIÓN VIAL Y ACCIDENTES DE TRANSITO	108
5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.....	108
5.2. REGULACIÓN NORMATIVA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ..	111
5.2.1. Normas de Conducción.....	112
5.2.2. Normas de circulación.....	112

5.2.3.	Normas básicas de circulación	112
5.2.4.	Uso de las vías públicas	113
5.2.5.	Normas Generales de circulación.....	113
5.2.6.	Normas sobre la velocidad.....	114
5.2.7.	Normas sobre señales de tránsito	114
5.3.	REGULACIÓN NORMATIVA DE LOS CONDUCTORES.....	116
5.3.1.	Conductor.....	116
5.3.2.	Visibilidad del conductor	117
5.3.3.	Derechos y obligaciones del conductor.....	118
5.4.	REGULACIÓN NORMATIVA DE LOS PEATONES.....	119
5.4.1.	Peatón o transeúnte.	119
5.5.	LA RESPONSABILIDAD	120
5.5.1.	Clases de responsabilidad	120
5.5.1.1.	Responsabilidad civil	121
5.5.1.2.	Responsabilidad penal.....	121
5.5.2.	Determinación de la responsabilidad	122
5.5.3.	Responsabilidad del peatón.....	123
5.6.	HECHOS O ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	123
5.6.1.	Definición legal de accidente de tránsito	124
CAPITULO VI		125
6. ANÁLISIS DEL MARCO PRÁCTICO		125
6.1.	UNIVERSO DE ESTUDIO	125
6.2.	RESULTADOS OBTENIDOS	126
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		133
CONCLUSIONES		134
RECOMENDACIONES		136
PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL		137
PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENDEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR		138
BIBLIOGRAFÍA		147
ANEXOS		151

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FACTICOS PARA REGULAR LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENDEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Más del 30% de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales tiene como principales protagonistas a peatones imprudentes,¹ pese a que en diferentes avenidas de la capital existe la infraestructura peatonal necesaria, las personas que se desplazan a pie no tienen costumbre de utilizarla.

Por otra parte también están las vendedoras en vía pública; tal el caso más patético es por ejemplo el de las mañaneras de la Av. Tumusla, Buenos Aires, y demás adyacentes, que invaden hasta casi bloquear las vías de circulación vehicular y aceras, lo cual obliga a los peatones a circular conjuntamente con los vehículos, sin precautelar su integridad física.²

Tras puntualizar que es necesario crear una mayor conciencia sobre el peligro que significa cruzar las avenidas por lugares que no corresponde, donde el flujo peatonal es alto, lo cual ocasiona accidentes, y el único culpable es el conductor, toda vez que las normas actuales en nuestro país no contemplan penalidades severas para el peatón imprudente, y sólo existe la interrupción de su desplazamiento para orientarlo a usar puentes y pasos peatonales.

Al respecto el Art. 77 del Código de Transito establece que todo accidente que ocurra por culpa del peatón será responsable de las consecuencias quedando obligado al resarcimiento de daños. Respecto a las penas de los infractores, el artículo 381 del mismo cuerpo legal establece que es infracción de segundo grado que el peatón cruce de un lugar a otro no

¹ EL DIA: Peatones ocasionan el 30% de los accidentes de tránsito, Portada, Santa Cruz, Domingo, 7 de Noviembre, 2010

² G.A.M.L.P.: Boletín: LOS ARTESANOS SE UNEN POR UNA NAVIDAD ORGANIZADA , GTZ/OMC, Diciembre de 2012.

autorizado. El castigo de esa falta es un día de arresto en las celdas policiales. Entre otros factores, la escasa presencia policial y la falta de señalización en algunas calles y avenidas de la ciudad son los más comunes que inciden en los accidentes de tránsito; asimismo la falta de, educación y el desconocimiento de las normativas, aspecto que determinan que generalmente el único culpable sea el conductor, obligándole a pagar los costos del accidente.

Cuantificando las aseveraciones precedentes, los datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana indican que en los 10 primeros meses de 2011 se produjeron 5.079 atropellos a peatón en el país, que divididos por la cantidad de días de este periodo (304) da una media de 16,7.³

El 2011, La Paz presenta la mayor incidencia de atropellos (2.393), casi seis por día; le sigue Santa Cruz (826) con dos por día y Cochabamba (603) con uno por día.⁴

El estudio Accidentes de Tránsito en Bolivia, quinquenio 1999-2003, propiciado por la Organización Panamericana de la Salud, muestra una tendencia creciente de este tipo de accidente: 3.057 en 1999, 3.138 en 2000, 3.508 en 2001, 3.180 en 2002 y 3.753 en 2003.

Datos de la Fundación para la Seguridad han establecido que cada año, este tipo de hechos de tránsito ha ido incrementando. El 2005 se tenían cerca de 800 casos en La Paz y de 2.000 en todo el país.

Según la fiscal de materia Rosario Venegas asignada al Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, informó que el año 2011 atendió 182 casos de imputación. De ese total, 165 fueron presentados por víctimas de accidentes de tránsito, entre ellos atropello a peatón, que sufrieron lesiones. “Hubo como 30 personas muertas y 135 con lesiones gravísimas”.⁵

La referida Fiscal, añade que entre el 3 y 4 de enero de 2012 atendió cinco casos de peatones atropellados. También por declaraciones del Coronel Carlos Gutiérrez,

³ La Razón: Al menos 17 atropellos diarios se reportaron en Bolivia en 2011, Ciudades, La Razón / Micaela Villa / La Paz , 08 de enero de 2012.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*.

comandante del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, señaló como las principales causas de accidente la falta de educación e imprudencia de los peatones.

Hay una falta de cultura, los peatones cruzan las calles sin tomar previsiones; se bajan de un vehículo y cruzan la calle, muy pocos usan el paso peatonal y no se cuidan. Otro factor es que las aceras están ocupadas por vendedores, y los peatones no pueden circular por ahí y toman las calzadas. Esto se puede ver en lugares como la calle Illampu, la Tumusla, la zona de la Garita de Lima, La Eloy Salmón y otras. Las personas de la tercera edad o en estado de ebriedad no perciben la presencia de un motorizado y entonces es cuando se producen los atropellos.⁶

En ese escenario, a las personas no se les hace ver las irresponsabilidades que pueden cometer en la calle y cuando hay accidentes de tránsito se suele involucrar al conductor, pero no se considera que sea el peatón quien debe tomar conciencia de su seguridad.

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

¿Es necesario estructurar normas jurídicas mediante las cuales se sancionen a los peatones irresponsables por su imprudencia, y evitar así los altos índices de accidentes de tránsito ocasionados por causa del peatón y vendedores de vía pública, donde el único culpable es el conductor y en contrario el peatón escapa de su responsabilidad?

2. PROBLEMATIZACIÓN

- a) ¿Cómo puede la autoridad proteger los derechos de los conductores ante accidentes producidos por la irresponsabilidad e imprudencia de los peatones?
- b) ¿Existen estrategias que coadyuven a la prevención de accidentes de tránsito ocasionados por la imprudencia peatonal?
- c) ¿Existen mecanismos jurídicos, para poder sancionar la irresponsabilidad e imprudencia de los peatones que ocasionan accidentes de tránsito?

⁶ La Razón: Al menos 17 atropellos diarios se reportaron en Bolivia en 2011, Ciudades, La Razón / Micaela Villa / La Paz , 08 de enero de 2012.

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA

3.1. Delimitación temática

La presente investigación está circunscrita en el Derecho Público, enmarcado en la regulación de la transitabilidad de peatones y vendedores, quienes perjudican y ocasionan accidentes de tránsito al invadir vías de circulación vehicular, y que fundamentará la incorporación de sanciones administrativas, civiles y penales, en estos casos.

3.2. Límite temporal

La presente investigación se la realizara con datos comprendidos desde el año 2010 al primer semestre de la gestión 2013.

3.3. Límite espacial

La investigación será realizada dentro los límites de la ciudad de La Paz, y El Alto, por ser el eje demográfico más denso del país y que abarca Organismos Nacionales e Internacionales que tratan la materia inherente a la problemática.

4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA

4.1. Fundamentación

Pese a las recomendaciones y los programas de educación vial que se hacen, no se respeta las señales de tránsito, haciendo a los peatones más irresponsables e incrementando la inseguridad vial, con mayores índices de accidentes de tránsito, donde “el conductor por evitar agredir a estos ciudadanos termina perdiendo estabilidad, y chocándose con otros autos, y si al final hay personas muertas, el responsable es el peatón”⁷

⁷ La Hora Nacional: Peatones irán a prisión si provocan un accidente de tránsito, Revista judicial País, Lunes 13 de agosto de 2012.

Sin embargo, aún está pendiente el control a los peatones que cometen infracciones como: cruzar la calle sorteando a los vehículos, no utilizar los puentes peatonales y pasos cebras, hacer caso omiso a las señales de los semáforos, entre otros.

Estos actos dentro de nuestra legislación no son sancionados, en consecuencia el peatón si ocurre un accidente queda libre de culpa, y por ende dicha culpa recae sobre el conductor,⁸ estos aspectos son esenciales en el estudio para poder reformar el código la normativa penal de forma que sancione dichas actitudes negligentes e irresponsables, que contienen actos criminales, atentatorios contra la seguridad material y física en hechos de tránsito, es decir que todos los ciudadanos seamos responsables de nuestros actos y estos deben ser asumidos por los peatones en estos casos que son tan responsable como el conductor dentro de una ciudad con mayor tráfico y mayor parque automotor.⁹

4.2. Importancia

Este tipo de investigaciones se torna importante debido a los altos índices de accidentes que se presentan en las principales urbes del país; lo cierto es que las pistas son en realidad escenarios muy riesgosos tanto para conductores como para peatones, por ello la importancia que tanto conductores como peatones cambien de actitud y tomen conciencia de que deben respetar las normas viales, sin duda es positivo que se empiece a sancionar a los transeúntes. Lo cual se fundamenta en la importancia de la presente investigación.

5. OBJETIVOS DEL TEMA

5.1. Objetivo General

Realizar el estudio y análisis de la problemática jurídica donde los peatones o transeúntes, concurren a la responsabilidad penal por ocasionar accidentes de tránsito

⁸ La Razón: Al menos 17 atropellos diarios se reportaron en Bolivia en 2011, Ciudades, La Razón / Micaela Villa / La Paz , 08 de enero de 2012.

⁹ Autoridad de Fiscalización y control de Pensiones y Seguros: Boletín Estadístico Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, enero a junio, 2012., p. 6.

5.2. Objetivos Específicos

- Proponer una norma legal dirigida específicamente a regular e incorporar sanciones de tipo administrativo, civil y penal a transeúntes o peatones y vendedores en vía pública, que ocasionen accidentes de tránsito de forma imprudente.
- Determinar qué tan efectivas son las normas legales que sancionan dichas acciones
- Establecer, procesos y mecanismos para la factibilidad de la incorporación de sanciones penales para los transeúntes o peatones

6. MARCO DE REFERENCIA

6.1. Marco Histórico

6.1.1. El primer accidente de tránsito

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

Inmediatamente se reunió una camada de gente en el lugar del accidente, no para ver que pasó ya que Evelyn estaba protestando en el piso sin ningún daño grave, sino para ver el “carro sin caballo” de Henry. Los policías pasaron un largo tiempo meditando si arrestar o

no a Henry, ya que no sabían bien si ese monstruo metálico se conducía solo o si era Henry el que lo manejaba... ¿cómo saberlo?. De todas maneras al final decidieron que Henry tuvo la culpa, Evelyn fue al hospital por unos raspones, convirtiéndose en la primer víctima hospitalizada de un accidente de tránsito, y nuestro pionero conductor fue encarcelado por unos días, convirtiéndose en la primer persona en ser detenida por un accidente de tránsito.

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

6.2. Marco Teórico

El marco teórico está focalizado a las doctrinas de los derechos fundamentales de la persona dentro del positivismo jurídico, que dan cuenta de la responsabilidad en accidentes de tránsito ocasionado por los peatones y de cómo enmendar las responsabilidades ya sea por la vía civil y/o penal.

6.2.1. Marco Teórico General

6.2.1.1. Teoría del Accidente

Ante todo, tenemos que preguntarnos qué es un accidente. Hablamos a cada instante de accidentes, pero ¿sabemos lo que es un accidente? Más precisamente, ¿sabemos lo que es un accidente desde el punto de vista jurídico? El lenguaje ordinario muchas veces tiene sentidos diferentes para palabras que empleamos técnicamente en el Derecho. Un caso extremo es, por ejemplo, la palabra "repetir": para nosotros, abogados, repetir es cobrarle a

un tercero lo que hemos debido pagar sin que nos corresponda.¹⁰ En cambio, cualquier no abogado diría que repetir es simplemente volver a pagar, hacer nuevamente la misma cosa. ¿Qué es, entonces, un accidente?

En principio, un accidente es un evento dañino de carácter imprevisible, es algo que sucede cuando nada hacía pensar que iba a pasar. El accidente es algo que está fuera del orden natural de las cosas.¹¹

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española da hasta 18 acepciones y un buen número de variantes respecto de lo que debe entenderse por accidente. Estas acepciones se refieren a campos tan diversos como, en filosofía, aquello que forma parte de una cosa sin ser inherente a su naturaleza; en la guerra, el combate o pelea entre fuerzas poco numerosas; y hasta en música, accidente es el signo que altera una nota y la convierte en sostenido o bemol. Para los efectos de lo que nos interesa en esta exposición, podríamos utilizar la definición del Diccionario que dice que accidente es el "suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas"¹². Y, acto seguido, el Diccionario pone el ejemplo del "seguro de accidentes".

Comparemos esa definición con la que se da en otros idiomas. El Diccionario de la Lengua Francesa Robert, que tiene gran autoridad, da como primera acepción la siguiente: "Acontecimiento fortuito, imprevisible" y luego agrega "Acontecimiento imprevisto y repentino que genera daños y riesgos (heridas, muerte)".¹³

Como se puede ver, la característica general es que los daños derivados del accidente se producen en condiciones de imprevisibilidad y de anormalidad: no están en el curso normal de las cosas, ocurren de improviso y, por consiguiente, no pueden predecirse.

¹⁰ Fernando de Trazegnies Granda LA TEORÍA JURÍDICA DEL ACCIDENTE, 2004.

¹¹ De Trazegnies Granda, Fernando: La Teoría Jurídica del Accidente, en: La responsabilidad extracontractual. Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 1988. T. I. Nos. 64-84, pp. 149-175.

¹² André Tunc: La Responsabilité Civil. Économica. Paris, 1981. No. 187, p. 161.

¹³ Ibidem. Pág. 168.

Ahora bien, ¿es eso lo que sucede con todos los casos de accidentes que hemos mencionado como ejemplo y que nos vinieron espontáneamente a la mente cuando hablamos de accidentes? Ciertamente no. Quizá todos ellos fueron imprevisibles, inesperados e inevitables para la víctima; por consiguiente, desde el punto de vista de la víctima se trata de accidente. Pero ese punto de vista no parece tan relevante en la configuración de la responsabilidad jurídica clásica. Si adoptamos el punto de vista de la víctima, todos los casos de responsabilidad civil son accidentes, incluyendo los daños que resulten de los incumplimientos dolosos de las estipulaciones de un contrato; porque si bien respecto de aquel que incumple lo pactado no puede decirse que se trate de una situación imprevista e inevitable, en cambio sí reúne esas condiciones desde el punto de vista de la víctima que no pensaba que la otra parte iba a incumplir. Pero el punto de vista de la víctima no es relevante porque lo que hay que determinar es la responsabilidad de quien causa el daño y no de quien lo sufre. O, si queremos ser más exactos, el punto de vista de la víctima sólo es relevante cuando existe culpa contribuyente de ella en la producción del daño que recibe

Notemos el accidente de automóvil debido a una falta de atención del chofer porque en el momento que manejaba estaba tratando de sacarle un beso a su pareja, ciertamente no es un accidente en puridad: no hay nada imprevisible en la situación, porque todo hace pensar que una distracción de esa naturaleza conduce a una negligencia en el manejo que genera culpa con relación a los daños resultantes de ella.

En el caso de la empresa de transportes que obliga a sus choferes a conducir hasta el agotamiento, se trata de una imprudencia en la decisión gerencial que también constituye culpa porque era perfectamente claro que el curso normal de los acontecimientos en esas circunstancias llevaría a un daño a los pasajeros y quizá a terceros. Lo mismo sucede si se trata de una imprudencia del propio chofer del ómnibus interprovincial que, por llegar más temprano a ver a la novia que tiene en el pueblo de destino, manejó a velocidades superiores a las permitidas.

Si el chofer estaba ebrio cuando tuvo el choque en una avenida principal de una ciudad nocturnamente agitada, a las tres de la mañana, acompañado de una “niña no tan niña”, es

indudable que existe culpa de su parte y que no puede decirse que el choque en el que se ve involucrado y donde mueren dos personas sea un accidente, es decir, un hecho imprevisible en esas circunstancias.

En el caso del ladrillo que se cae del edificio en construcción y rompe la cabeza de un transeúnte, no cabe duda de que la empresa constructora pretenderá presentar el hecho como un accidente, es decir, como algo que, pese a todas las precauciones, ocurrió por casualidad. Pero el transeúnte sostendrá que hubo un descuido de vigilancia en materia de seguridad de los trabajos de construcción. Sin embargo, si el ladrillo cae como consecuencia de un terremoto, podríamos aducir sin duda de que se trata de un mero accidente sin culpa de nadie.

6.2.2. Marco Teórico Especifico

6.2.2.1. Responsabilidad civil

La responsabilidad civil consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, (normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios). Díez-Picazo define la responsabilidad como «la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido».¹⁴ Aunque normalmente la persona que responde es la autora del daño, es posible que se haga responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el que se habla de «responsabilidad por hechos ajenos»,¹⁵ como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos, o al propietario del vehículo de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

La responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual. Cuando la norma jurídica violada es una ley (en sentido amplio), hablamos de responsabilidad extracontractual, la cual, a su vez, puede ser delictual o penal (si el daño causado fue debido a una acción

¹⁴ Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón: Sistema de derecho civil, vol II, Tecnos, 1989. ISBN 84-309-0813-7 (Obra completa), pag. 591.

¹⁵ Díez-Picazo y Gullón, Derecho Civil, 2001. pág. 614

tipificada como delito), o cuasi-delictual o no dolosa (si el perjuicio se originó en una falta involuntaria). Cuando la norma jurídica transgredida es una obligación establecida en una declaración de voluntad particular (contrato, oferta unilateral, etcétera), hablamos, entonces, de responsabilidad contractual.

6.2.2.1.1. Objetivo de la responsabilidad civil

El objetivo principal de la responsabilidad civil es procurar la reparación, que consiste en restablecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el patrimonio de la víctima antes de sufrir el perjuicio. La responsabilidad civil posee un aspecto preventivo, que lleva a los ciudadanos a actuar con prudencia para evitar comprometer su responsabilidad; y un aspecto punitivo, de pena pecuniaria.

El rol preventivo es discutible en realidad, toda vez que un sistema de responsabilidad basado en factores subjetivos de atribución no favorece la prevención. Más aún, los sistemas de responsabilidad que basan su forma institucional en un daño causado y los sistemas realmente preventivos son de carácter residual o subsidiario. Así, algunos propugnan que son los duros términos de los sistemas objetivos de responsabilidad los que, basándose en una sanción difícilmente excusable, favorecen realmente la prevención. (Riesgo creado)

6.2.2.2. Responsabilidad Penal

La responsabilidad penal es definida por Martínez Rincones¹⁶ como "la consecuencia última del hecho delictivo, en el sentido de ser la respuesta final impuesta por el Estado, a través de la cual se considera al autor legítimo del delito como merecedor definitivo de la sanción prevista en el tipo penal correspondiente."

La expresión "responsabilidad penal" implica para el derecho penal como disciplina, una interesante discusión filosófica y epistemológica. Según Reyes Echandía¹⁷ existen algunos

¹⁶ Martínez Rincones, J.F.: Responsabilidad penal y, homicidio. Editorial Alfa, Mérida. Venezuela, 1991, Pág. 93.

¹⁷ Reyes Echandía, A.: La Culpabilidad. Universidad del Externado de Colombia. Bogotá, Colombia, 1982, Pág. 51.

conceptos jurídicos básicos que deben discutirse en materia de responsabilidad penal: la conducta antijurídica, la culpabilidad y la imputabilidad.

La culpabilidad y la responsabilidad penal son conceptos íntimamente vinculados entre sí, toda vez que la declaración de la responsabilidad penal del sujeto supone previamente el análisis de la culpabilidad como elemento del delito, lo cual significa evaluar el nivel y tipo de vinculación psicológica que existe entre el hecho y el sujeto como su autor consciente y libre. De esta forma, Reyes Echandía define culpabilidad como una "actitud consciente de la voluntad que da lugar a un juicio de reproche en cuanto el agente actúa en forma antijurídica pudiendo y debiendo actuar diversamente".¹⁸ En este trabajo, se entenderá por conducta antijurídica a aquella conducta que agrede y perturba los bienes jurídicos protegidos por el legislador causando daños y perjuicios a la sociedad.

7. HIPÓTESIS DE TRABAJO

“Con la sanción y promulgación de una ley ¿qué o cuáles son esos mecanismos? que sancione a los transeúntes o peatones y vendedores en vía pública que ocasionan accidentes de tránsito por imprudencia, se garantizara la seguridad vial previniendo de esta forma futuros hechos de tránsito con daños a la seguridad física y a bienes de terceros”

7.1. Variables

7.1.1. Variable independiente

La variable independiente está constituido por:

Con la sanción y promulgación de una ley ¿qué o cuáles son esos mecanismos? que sancione a los transeúntes o peatones y vendedores en vía pública que ocasionan accidentes de tránsito por imprudencia

¹⁸ Ibidem, Pág. 95.

7.1.2. Variable dependiente

La variable independiente está constituido por:

la seguridad vial previniendo de esta forma futuros hechos de transito con daños a la seguridad física y a bienes de terceros

7.2. Nexo Lógico

La variable independiente está constituido por:

Se garantizara

8. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS

8.1. Tipo de Estudio

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

8.2. Diseño de investigación

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

8.3. Métodos

8.3.1. Generales

8.3.1.1. Método Inductivo

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

8.3.1.2. Método deductivo

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

8.3.1.3. Método Comparativo

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

8.3.2. Específicos

8.3.2.1. Método Teórico

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

8.3.2.2. Método de Análisis

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

8.3.2.3. Método Sociológico

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

8.3.2.4. Método Jurídico

Método con lo cual se establecerá, los principios jurídicos generales, que determinaran las consecuencias que derivan de tales principios y su concordancia con las instituciones en

vigor con las normas positivas. Lo cual permitirá interpretar, construir, sistematizar y comunicar el conocimiento jurídico

8.3.2.5. Método Exegético

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

9. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS

La técnica a utilizar en la presente investigación son:

- Revisión bibliográfica.- En el campo de recolección de datos doctrinarios y fundamentos jurídicos, en base a libros y publicaciones.
- Revisión de documentos.- En la selección y discriminación de documentos, inherentes a los procesos legales en los cuales se presentó la problemática.
- Análisis jurídico.- Que se empleara en el análisis de la norma jurídica y su funcionalidad dentro la sociedad.
- Trabajo de campo.- En la realización de encuestas.

DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito constituyen un problema mundial por el impacto en la integridad física de la salud, y los costos que ocasionan, ya que las tendencias observadas indican que para los próximos años se prevé un aumento significativo que lo ubicará entre las 10 primeras causas de muerte y traumas físicos y psíquicos.

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

A esto se suma que peatones y vendedores en vía pública en el área urbana de las ciudades principales del Bolivia, como es el caso de la sede de gobierno la imprudencia peatonal, ocasiona accidentes de tránsito, siendo la conducta del peatón contraria a lo que determinan las normas de circulación. Ahora a este aspecto hay que incrementar el crecimiento del parque automotor, y sobre todo la carencia de normativas que obliguen a los peatones a cumplir con las normas de tránsito y prever de esta forma hechos de tránsito con pérdidas de bienes materiales y vidas humanas, ya que nuestro país tiene un alto índice de hechos de accidentes de tránsito, además ocasionan pérdidas económicas de consideración.

Esta preocupación ha motivado la elaboración de la presente investigación que propone una ley de REGULACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENDEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR, la misma que es el fruto de un análisis teórico y factico para demostrar su viabilidad, la misma que se encuentra sustentada por los capítulos en su contenido teórico y técnico jurídico.

CAPÍTULO I

(MARCO HISTÓRICO)

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA EVOLUCIÓN VIAL

1.1. ANTECEDENTES DE LA EVOLUCIÓN DE LA HISTORIA DEL TRANSPORTE

En el inicio de la humanidad, los seres humanos se desplazaban caminando. A medida que evolucionaron, idearon nuevas maneras de transportarse tanto ellos como la carga que llevaban. Los primeros humanos eran nómadas y se desplazaban a pie cargando todos los utensilios necesarios para poder sobrevivir. Años más tarde utilizaron animales como el caballo. Luego con el invento de la rueda, crearon infinidad de artefactos que han facilitado el transporte. El objetivo ha sido disminuir el esfuerzo del cuerpo humano para transmitir la fuerza que genera el desplazamiento, así como también, reducir el tiempo de recorrido entre un lugar y otro.

A finales del siglo XIX es inventado el motor de combustión interna y a partir de allí ha evolucionado hasta lo que hoy conocemos como vehículos; desde camiones, trenes, bicicletas, motocicletas y automóviles, todos considerados medios de transporte terrestre.

Para poder trasladarse de un lugar a otro fue necesario construir caminos, desde los primeros de tierra hasta las modernas autopistas. El progreso técnico ha traído entre otras cosas sistemas de transporte cada vez más rápidos y cómodos para cubrir las distancias entre diversos sitios de la ciudad, distintas ciudades; en un tiempo relativamente corto.

El sistema vial está compuesto por una serie de elementos, como son las vías de comunicación: caminos de tierra, carreteras, calles, avenidas, autopistas; los medios de transporte como son las bicicletas, camiones, vehículos y por las persona: peatones, conductores y pasajeros. Además incluye los servicios reglamentarios, y los organismos que controlan el cumplimiento de las leyes y el orden.

1.2. ANTECEDENTES DEL ORIGEN DE LA REGULACIÓN VIAL

Hace aproximadamente 4.000 años, en Asia, aparece la rueda, invención atribuida a la cultura de Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda. Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un habitáculo central, que permitiera el desplazamiento de las personas. De esta manera, comenzó, desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal.

A medida de que se iban masificando estos vehículos, comenzaron a aparecer los primeros problemas, los cuales en general tenían que ver con los derechos de paso. Como ejemplo de este hecho, se puede mencionar la tragedia clásica “Edipo Rey”, escrita hace aproximadamente 2.500 años, en la cual, Edipo mata a su padre a raíz de una discusión sobre derecho de paso en un cruce de caminos, lo que demuestra que ya en esa época el tema de la violencia en el tráfico no era algo desconocido. A favor de Edipo se puede mencionar que ignoraba que era su padre el sujeto con el que estaba discutiendo.¹⁹

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

¹⁹ DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR. <http://www.dnt.gov.ec/1443/sitio/main.jsp>. Historia del Tránsito Pág. 16-17.

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

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

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

En el año 1.300 se realizó en Roma una multitudinaria peregrinación, por lo que el Papa Bonifacio VIII se vio en la obligación de velar por el éxito del evento y dictó una norma para que los vehículos circularan por la izquierda. ¿Por qué hoy en día sólo en Inglaterra se circula por la izquierda? Resulta que cinco siglos después de que se dictara esta norma, Napoleón Bonaparte cambió el sentido de la marcha en todo su imperio. Cabe destacar que Napoleón nunca pudo incluir a Inglaterra dentro de su imperio, por lo que la incógnita queda totalmente clarificada.

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

muchas otras infracciones. En el año 1.584, el Virrey de Valencia dispuso la pena de excomunión mayor a quien dejase aparcado su carro en las calles por las que debían transitar las procesiones más solemnes.

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

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

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

1.3. HISTORIA DE LA SEGURIDAD VEHICULAR

Los avances en la tecnología del automóvil que impulsó Ralph Nader con su libro ‘Inseguro a cualquier velocidad’. La moraleja de aquel repaso a la evolución de algunos sistemas de seguridad era que la Historia de la Seguridad en la Automoción (como materia) se ha cobrado sus víctimas, pero los sistemas que equipan los vehículos han ido mejorando de forma incontestable con el paso de los años.²⁰

Hay tantos artilugios ligados a la seguridad del automóvil que ni llenando un libro con ellos llegaríamos a recopilarlos. Sin embargo, este mes la revista Tráfico y Seguridad Vial ha

²⁰ Nils Bohlin: Seguridad activa, ‘Inseguro a cualquier velocidad’, Las pistas de pruebas son clave para el desarrollo de sistemas de seguridad, octubre de 2012.

elaborado una interesante lista de avances tecnológicos en materia de seguridad aplicada al vehículo. Hoy nos hacemos eco de esta lista y la mostramos como un eje histórico de los principales avances. Seguramente no están todos los que son, pero desde luego son primordiales todos los avances que se enumeran aquí:²¹

— Primeros tiempos

- 1896 Karl Benz patenta el primer automóvil movido por motor de explosión.
- 1908 Se inventan los primeros faros eléctricos, que se alimentan con una batería.
- 1924 Mercedes Benz comienza a montar frenos en las cuatro ruedas de sus automóviles.
- 1928 Se patenta un dispositivo antibloqueo que regula la fuerza de frenado.

— Décadas de 1930 y 1940

- 1931 Se desarrolla el primer sistema de suspensión independiente.
- 1939 La columna de la dirección pasa a ser articulada en tres piezas, lo que reduce la posibilidad de que el conductor sea ensartado en una colisión por el efecto lanza.
- 1941 BMW diseña el primer habitáculo de seguridad para proteger a los ocupantes.
- 1946 Michelin inventa el neumático radial, que resulta más flexible, más estable y más duradero que el de carcasa diagonal.

— Décadas de 1950 y 1960

- 1951 Se realizan los primeros crash tests con personas y con animales.
- 1951 El Mercedes Benz 220 incorpora el habitáculo de seguridad.
- 1959 Volvo desarrolla el cinturón de seguridad de tres puntos. Según estimaciones de la DGT, reduce el riesgo de muerte en un 50 %.
- 1960 Se construye el primer salpicadero acolchado.
- 1961 Se montan los primeros frenos de disco delanteros y traseros.

²¹ Ibidem.

- 1961 Se establece un doble circuito hidráulico de frenos, que permite contar con un freno de socorro.
- 1961 Se generalizan los puntos de anclaje de los cinturones de serie en los automóviles.
- 1965 Bosch da a conocer su sistema antibloqueo de frenos, más conocido como ABS, que según datos de la DGT reduce la siniestralidad en un 3,5 % y los atropellos entre un 12 y un 40 %.
- 1967 Los cinturones de tres puntos se instalan ya en los asientos delanteros y traseros.
- 1968 El reposacabezas deja de ser un elemento de confort en los coches de alta gama y pasa a ser un elemento de seguridad propio de Volvo y Mercedes. Según la DGT reduce las lesiones de cuello entre un 9 y un 18 %.
- 1969 Se desarrollan los primeros tensores del cinturón de seguridad.

— Décadas de 1970 y 1980

- 1970 Nace el primer ABS electrónico de la mano de Bosch.
- 1972 Volvo lanza un sistema de retención infantil, que reduce las lesiones en un 75 % según estimaciones de la DGT.
- 1973 Se lanzan al mercado los cinturones de seguridad con tensor.
- 1974 Se comercializa el ABS de Bosch en un modelo de BMW.
- 1974 Los crash test deben incluir una prueba de choque a 50 km/h contra una pared rígida.
- 1978 Los Mercedes Clase S montan el ABS electrónico como opción.
- 1980 Se presenta el airbag de conductor.
- 1980 Los cinturones ya son autotensables.
- 1981 Mercedes incorpora el airbag a sus modelos, y reduce la probabilidad de muerte en colisiones frontales entre un 20 y un 25 % según datos de la DGT.
- 1984 Pasa a ser obligatorio el parabrisas fabricado en vidrio laminado, que en caso de rotura no se hace añicos.
- 1985 El Ford Scorpio monta ABS de serie.

- 1986 Se impulsa la tercera luz de freno sobreelevada como respuesta a la demanda popular de llevar un sistema que haga evidente la diferencia entre luz de posición y luz de frenado.
- 1987 Nace el ASR, regulador antideslizamiento de la tracción, como complemento del ABS.

— Décadas de 1990 y 2000

- 1992 El ABS sale montado ya de serie en todos los turismos Mercedes.
- 1992 En España se hace obligatorio el uso de sistemas de retención infantil.
- 1993 Nace el ESP, que según datos de la DGT puede reducir hasta un 50 % el riesgo de siniestro en condiciones climatológicas adversas.
- 1995 Renault desarrolla el sistema de retención programada para el cinturón de seguridad, con limitador de esfuerzo, pretensor y enrollador bloqueador.
- 1995 Nacen los faros de xenón, con un flujo luminoso dos veces más intenso que el de las lámparas halógenas.
- 1995 Los ESP se montan de serie en los turismos Mercedes.
- 1996 Nace EuroNCAP, un organismo formado por los clubes del automóvil de Europa, para evaluar la seguridad pasiva de los vehículos. Si todos los vehículos obtuvieran cinco estrellas, podrían reducirse las lesiones graves y mortales entre un 19 y un 25 % según la DGT.
- 1996 Michelin desarrolla el Pax System, o neumático antipinchazo.
- 1996 Saab presenta el reposacabezas activo en el Salón del Automóvil de Ginebra.
- 1998 Se desarrolla para BMW el airbag de dos etapas, que se dispara de forma selectiva dependiendo de la gravedad y la naturaleza de la colisión.
- 1998 Volvo equipa su modelo S80 con el WHIPS (conocido así por las siglas en inglés de Sistema de Protección contra el Latigazo Cervical), el reposacabezas que se mueve con el asiento para minimizar el desplazamiento de la cabeza respecto del tronco y evitar así la lesión por latigazo cervical.

- 1999 Cadillac lanza un sistema de visión nocturna con rayos infrarrojos que permite ver en la oscuridad.
- 2001 Se empieza a implantar el control de velocidad en forma de limitador, avisador y control de crucero. La DGT estima que su generalización podría reducir la siniestralidad entre un 10 y un 40 %.
- 2002 Ford desarrolla un capó activo que se eleva para reducir lesiones en atropellos.
- 2002 Opel presenta las luces adaptativas, que varían su trayectoria e intensidad en función de las circunstancias del tráfico y el entorno.
- 2003 El ABS pasa a ser obligatorio en todos los vehículos nuevos comercializados dentro de la UE.
- 2007 Volvo presenta el Alcolguard, que en 2008 pasará a llamarse Alcolock.
- 2008 Ford acaba con el ángulo muerto gracias a un novedoso espejo retrovisor exterior.
- 2008 Toyota desarrolla el airbag central trasero.
- 2008 Honda lanza un sistema que mantiene la distancia de seguridad con el vehículo que circula delante.

— El presente

- 2011 El Nissan Leaf es el primer vehículo eléctrico que obtiene cinco estrellas en los test de EuroNCAP.
- 2011 Volvo presenta un sistema que alerta y frena automáticamente al detectar animales en la calzada gracias a un radar y una cámara de rayos infrarrojos.
- 2011 Ford trabaja en el airbag incorporado al cinturón de seguridad.

1.4. ANTECEDENTES DEL DESARROLLO DE LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VIAL

Desde que la gente viaja, se han producido accidentes en las rutas: los peatones se caen, los caballos y otros animales se lastiman, las ruedas se salen de las carretas, etc. La llegada de

los vehículos motorizados permitió a las personas viajar a más velocidad. A mayor velocidad, es más fácil perder el control, el vehículo demora más en detenerse y la fuerza del impacto es superior. Como consecuencia, aumentó la cantidad de accidentes automovilísticos. Para contrarrestar esta realidad, se desarrollaron equipos de seguridad, especialmente para los automóviles. La historia de los equipos de seguridad sigue la historia del automóvil.²²

1.4.1. El automóvil sale a las rutas

Se cree que el primer vehículo autopropulsado fue un tractor militar de vapor, inventado por el francés Nicolas-Joseph Cugnot (1725-1804) en 1769. A pesar de que este vehículo se desplazaba a una velocidad de apenas 4 km/h (2,5 mph), Cugnot chocó uno de ellos contra una pared en 1771 y sobrevivió a lo que se puede describir como el primer accidente automovilístico.²³

A comienzos del siglo XIX, una serie de vehículos de vapor se apoderaron de las rutas de Europa y los Estados Unidos. Incluso hubo una bicicleta con un motor de vapor, que se puede considerar como la primera motocicleta, presentada en Massachusetts en 1867. En poco tiempo, estos vehículos comenzaron a verse como peligrosos para los demás usuarios de las rutas, como peatones, carros, carretas tiradas por caballos y jinetes. Estos vehículos eran muy ruidosos y asustaban a los caballos, que intentaban escapar o se paraban en dos patas. Esto fue el origen de muchos de los primeros accidentes relacionados con los vehículos motorizados.

1.4.2. Primeras regulaciones de la circulación vehicular

En 1865, el Parlamento Británico aprobó la Ley de la Bandera Roja para reglamentar la circulación de estos vehículos autopropulsados. Esta ley estableció los límites de velocidad de 6 km/h (4 mph) en zonas rurales y de 3 km/h (2 mph) en zonas urbanas. Además, exigía

²² National Postal Museum, Smithsonian: Historia y desarrollo de los estándares de seguridad de los vehículos motorizados, USA, 2001.

²³ *Ibíd.*

que cada vehículo debía estar precedido por un hombre a pie que llevara una bandera o linterna. Al caminar delante del vehículo, el hombre no solo advertía sobre su cercanía, sino que también se aseguraba de que no avanzara más rápido que el ritmo impuesto por la persona que iba a pie. Lamentablemente, este método no ayudó a prevenir el primer accidente automovilístico mortal registrado. En 1869, la científica irlandesa Mary Ward cayó de un automóvil de vapor cuando giraba en una curva y fue aplastada por las ruedas de acero del vehículo. Una ley británica posterior eliminó la bandera roja y aumentó un poco el límite de velocidad, pero exigía que los vehículos motorizados se detuvieran si se acercaba un caballo.

Finalmente, el control del flujo de tránsito fue más importante que el problema de los caballos que se asustaban con los ruidos. Los primeros semáforos se instalaron en Londres en 1868, pero eran luces que se encendían con gas y se manejaban manualmente. Las señales de tránsito eléctricas se inventaron en los Estados Unidos en los primeros años del siglo XX y pronto se instalaron en muchas ciudades.

Los límites de velocidad se modificaron para que fueran más acordes a la época. En 1896, Gran Bretaña aumentó el límite a 23 km/h (14 mph). En 1901, el estado de Connecticut aprobó la primera ley de límite de velocidad en los Estados Unidos. Esta ley restringía la circulación de los vehículos motorizados a 19 km/h (12 mph) en las autopistas del país y a 13 km/h (8 mph) en las ciudades. Otros estados de los Estados Unidos y otros países comenzaron a implementar esta práctica y, con el tiempo, se necesitaron cálculos complejos para establecer los límites de velocidad.

1.5. ANTECEDENTES DE LA CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

1.5.1. Derecho Romano

Las referencias jurídicas que anteceden a este aforismo se encuentran en una de las obras más sobresalientes de la Historia del Derecho, concretamente, en el inveterado «Corpus

Iuris Civilis»,²⁴ «Digesto» o «Pandectas» del Emperador César Flavio Justiniano. Compilación que aspira a reducir a una sola concordancia toda la legislación romana desde la fundación de Roma hasta los primeros días del imperio, que abarca casi mil cuatrocientos años.

No obstante, la arqueología jurídica inmortaliza otros textos anteriores al propio Digesto que revelan las consecuencias del «damnum». Es el caso, entre otros,²⁵ del «Código Hammurabi»,²⁶ obra que data del siglo XX a. C. Se trata de una de las primeras tentativas legislativas del ser humano en la antigua Babilonia. De forma análoga a este Código surge la «Lex Talionis» en el «Antiguo Testamento». La Ley del Talión aparece en Éxodo 21:23-25, en Levítico 24:18-20 y en Deuteronomio 19:21. Ambos textos legales evidencian el *súmmum* de la justicia retributiva. En el caso del «Código Hammurabi», llama poderosamente la atención que en la ley 240 aflore lo que podría ser el precedente del abordaje entre buques de nuestro actual CCo de 1885.²⁷ En este supuesto la ley atestigua:

«Si una embarcación remontando un río ha chocado y hundido una embarcación que era arrastrada por la corriente, el propietario de la embarcación, cuya embarcación fue hundida, declarará en presencia de dios cada cosa que se hubiera perdido en su embarcación y el barquero de la embarcación que remontaba el río y

²⁴ Obra que abre una etapa del derecho que perdurará hasta nuestros días. Promulgada en Constantinopla, a quince de diciembre del año 530, siendo cónsules ilustres Lampadio y Orestes. <cod. Just. 1,17,1>. Denominado por el propio emperador, como así consta en <Const. «Deo auctores»>; «...también que esa compilación Nuestra que, Dios, mediante, veas a hacer lleve el nombre de Digesto o Pandectas, y que ningún jurisperto se atreva en el futuro a añadirle comentarios, ni a echar a perder la ventaja de dicho volumen...». La compilación esta formada por 50 libros divididos en siete partes: la primera «prota» consta de 4 libros, la segunda de 7, la tercera de 8, la cuarta de 8, la quinta de 9, la sexta de 8 y la séptima y última de 6. D'ÓRS A., HERNÁNDEZ – TEJERO F., FUENTESECA P., GARCÍA GARRIDO M. Y BURILLO J., «El Digesto de Justiniano». Aranzadi, Pamplona 1968. Para profundizar sobre textos del Corpus Iuris Civilis que tratan el tema de la culpa de la víctima vide GORGI, G.: «Teoría de las Obligaciones en Derecho Moderno», vol. 5º, 2ª edic. Madrid, 1980. Págs. 245 a 246.

²⁵ Derecho sumerio —fragmento de un código (Y.B.T.I. 28), artículo 9. Si del establo un buey ha huido o el padre le ha dejado huir, el padre es responsable, Leyes de Eshnunna, Leyes de Manú—, Derecho hebreo —Tratado de Babá Camá, Perek I, (fol. 17). Con mayor profundidad ver FERNÁNDEZ MARTÍN-GRANIZO, M.: «Los Daños y la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Positivo Español». Editorial Aranzadi. Pamplona 1972. Págs. 13 a 72.

²⁶ LARA PEINADO, F.: «Código Hammurabi». Editora nacional. Madrid, 1982; COLOMBO, L. A.: «Culpa aquiliana». Editora argentina. Buenos Aires, 1974. Págs. 96 y ss.; BONILLA Y SAN MARTÍN, A.: «El Código de Hammurabi». Madrid, 1909; SCHEIL, V.: «La loi de Hammurabi». Paris, 1904.

²⁷ Título IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo. Sección III. De los abordajes. Artículos 826 a 839. Artículo 826. Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del Capitán, Piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios, previa tasación pericial. En el derecho alemán la regulación de la colisión de buques se encuentra en el parágrafo 734 del HGB. Sólo en caso de que se demuestre que hay culpa mutua de las tripulaciones implicadas surge, sobre la base de su gravedad (y en caso necesario a partes iguales), una obligación proporcional de resarcimiento de daños.

*que ha hundido la embarcación que bajaba, le compensará su embarcación y cada cosa que haya perdido».*²⁸

El precepto trata de regular la circulación de embarcaciones fluviales de la antigua Mesopotamia, así atribuye prioridad o preferencia a la embarcación que sube en contra corriente sobre la que lo hace a favor de la misma. Entiende que la navegación a merced de las aguas, cuando estas arrastran la nave, resta eficacia a cualquier intento de gobernar la embarcación por el barquero. Se establece, con carácter objetivo, una conducta culposa para quien o quienes no respetan el canon. Por tanto, en caso de colisión, la responsabilidad será siempre del propietario de la embarcación que navega contracorriente. A éste, y sólo a él, le tocara pechar con las consecuencias que deriven del accidente o abordaje. De modo que el barquero que baja sin control, el que navega a merced de la fuerza de las aguas no es el responsable, sino todo lo contrario, será responsable quien obste la circulación de quien navegue a favor de las aguas.

La carestía de la ley encierra varias circunstancias exoneradoras de responsabilidad, entre ellas: fuerza mayor o caso fortuito. Esta terna de acontecimientos daría lugar a que el propietario del barco que desciende quede al margen de cualquier tipo de responsabilidad. En otro orden de cosas, siguiendo la estela de las primeras normas jurídicas que forjan el Derecho propio de los «cives romani»²⁹ nos topamos con la Ley de las XII Tablas «fons omnis publici privatique est iuris».³⁰ Bajo un mismo paraguas las leyes allí escritas y aprobadas en el año 449 a.C nacen con vocación de alcanzar la equiparación jurídica entre patricios y plebeyos. Así, la tabla número VIII dedica algunas letras a la reparación del daño causado, «si membrum rup(s)it, ni cu meo pacit, talio esto». “Si alguien rompe un miembro a otro, a no ser que pacte con él, aplíquesele el talión”. En estos casos, en cuya

²⁸ Según esta ley en caso de colisión de dos embarcaciones el responsable es aquél que remonta el río, toda vez que puede dominar mejor su barco en el que baja un tanto descontrolado, a favor de la corriente... LARA PEINADO, F.: “Código Hammurabi”. Editora nacional. Madrid, 1982. Págs. 250 a 251.

²⁹ En contrapartida a los Griegos, preocupados por la práctica del *theorein* e inclinados al teórico, esto es el modo de vida de aquel que contempla, que observa la naturaleza de las cosas, el propio ser, está el *Ius Romanorum* que se decanta por la practicidad, es decir el modo de vida que se dedica a la acción y a la producción. Los romanos dan su preferencia al *Bios praktikós*. DI PIETRO, A.: “La tradición jurídica romana en la formación del jurista de nuestro tiempo”. Universidad Católica de Argentina.

³⁰ En expresión de Tito Livio “fuente de todo el derecho público y privado”. Livio 3,34,6.

producción no intervenía conducta humana alguna, surge una responsabilidad objetiva por la simple producción del resultado lesivo, «damnum».

Sin embargo, como afirmaba al comienzo de este apartado, al margen de una regulación específica del concepto de “culpa exclusiva de la víctima”, cabe inferir cierto paralelismo con la regulación jurisprudencial del Derecho romano. Culpa o negligencia del perjudicado que, a pesar de estar expósito del apellido «transfigicare»,³¹ ya irradia lo que la actualidad defiende como circunstancia lenitiva de responsabilidad.

La mayor parte de la doctrina romanista,³² concilia que el albor de la autorresponsabilidad hunde sus raíces en el añoso caso que acaece en «campum iaculatorium», previsto en el Digesto 9,2,9,4, (Ulp. 18 ad ed.):

“Sed si per lusum iaculantibus servus fuerit occisus, Aquiliae locus est: sed si cum alii in campo iacularentur, servus per eum locum transferit, Aquilia cessat, quia non debuit per campum iaculatorium iter intempestivae facere. Qui tamen data opera in eum iaculatus est, utique Aquilia tenebitur”.

“Más, si lanzando jabalinas por diversión hubiese sido muerto un esclavo, tiene lugar la Lex Aquilia. Pero si cuando otros están lanzando jabalinas en el campo, hubiera cruzado un esclavo por aquel lugar, cesa la Aquilia, porque no debió pasar intempestivamente por un campo en el que se arrojaban jabalinas. Sin embargo, quien lanzó deliberadamente contra él queda obligado por la Aquilia”.

ULPIANO al estudiar el caso considera que la Aquilia cesa cuando el «dominus servus» atraviesa intempestivamente el campo destinado al lanzamiento de jabalinas.³³ Entiende

³¹ Término latino que viene a significar cambio de sitio. El concepto “Tráfico” se incorpora al mundo del Derecho durante el reinado de Carlos III. La primera ley que recoge esta acepción es la promulgada el 28 de febrero de 1772 que establecía las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales del reino.

³² WACKE, A.: “Accidentes en deporte y juego según el Derecho romano y el vigente Derecho alemán”. Anuario de Historia del Derecho Español núm. 59. 1989, págs. 555 a 556. LLANOS PITARCH, J. M.: “Consideraciones sobre D.9.2.9.4 (Ulp. 18Ad. Ed) como antecedente de la culpa exclusiva de la víctima”. Revista General de Derecho Romano núm. 2. 2004.

que no acontece «iniuria» en el sujeto agente. Plantea una responsabilidad asentada, única y exclusivamente, en la conducta negligente del esclavo. Lejos, aún, de la concausalidad concurrente cómplice del apotegma «ciuis commodum, eius incommodum». De igual forma, sobre este tipo de supuestos se ha pronunciado POMPONIO al establecer que no se considera que sufra un daño quien lo soporta por su propia culpa. «Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intellegitur sentire».³⁴

La primera reflexión acerca del caso que nos ocupa se centra en las características que rodean al lugar donde se desarrolla la acción. No es lo mismo que la conducta desplegada por el sujeto agente se efectúe en espacio idóneo al efecto, que si, por el contrario, ésta se genera en otra zona. De manera que, «mutandis, mutatis» no tolera idénticos resultados, a los ojos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, el atropello a peatón aislado en autopista o autovía que cuando éste tiene lugar en vía urbana. Y ello es así, porque el principio de confianza en la normalidad del tráfico en autopista o autovía, como sabemos, vías garantes de un notable grado de seguridad, conlleva cierta relajación en la exigencia de responsabilidad frente a la imprevisible irrupción de peatones en la calzada. Ahora bien, en el caso de vías urbanas las circunstancias cambian. Éstas se consideran como zonas “cuasipeatonales”. En consecuencia, culpa exclusiva en las primeras o concausalidad de conductas en las segundas, fijaran el punto de partida hacia la depuración de responsabilidades.

Junto a este caso D.9.2.9.4 (Ulp. 18 ad ed.) aparecen un sinnúmero de supuestos que brotan espontáneamente con la vocación de conformar el régimen de la culpa o negligencia Aquiliana que con el paso de los siglos cristaliza en el artículo 1902 de nuestro CC, atemperada, eso si, con la objetividad inherente al riesgo de determinadas actividades propias del progreso. Entre alguno de ellos: juego de la «pila percussa» D. 9,2,1,1 (Ulp. 18 ad ed.) «harpastum» D. 9,2,52,4 (Alf. 2. dig.), D. 9,2,52,2 (Alf. 2 dig.), daños provocados

³³ La jabalina destinada al ejercicio gimnástico no estaba afilada, ni tenía una punta de hierro; no obstante llevaba el «aumentum» o «ankyle» o correa corta con sus dos puntas fijas en el centro de la vara para introducir los dedos y darle un movimiento giratorio que estabilizara su trayectoria; vid. sobre ello, GUILLEN, J.: “Urbs Roma”, vida y costumbres de los romanos II. La vida pública”. Salamanca 1978. Págs. 293 y ss. Para una interpretación actual y detallada de la Ley Aquilia vide SCHIPANI, S.: “Responsabilità «ex lege Aquilia». Criteri dei imputazione e problema Della colpa». G. Giappichelli Editore, Torino, 1969.

³⁴ D. 50. 17, 203. Lib. 24 ad Quint. Muc.

por la circulación del «plaustrum» tirado por «boves», también por la caída de mercancías D. 9,1,1,9. (Ulp. 18 ad ed.), D.19,2,13 pr («*Ulpianus libro trigesimo secundo ad Edictum: Item quaeritur, si cisiarius, id est carucharius, dum ceteros transire contendit, cisium evertit, et servum quassavit vel occidit puto, ex locato esse in eum actionem: temperare enim debuit: sed utilis Aquilia ei dabitur*»), el pasaje trata el accidente sufrido por un carro a causa de un peligroso y temerario adelantamiento realizado por el cochero. No obstante, en relación con la materia objeto de estudio, merezca ser destacado éste último supuesto. Se trata del atropello a un niño esclavo en el «clivo capitolino».

“In clivo Capitolino duo plostra onusta mulas ducebant; prioirs plostri muliones conversum plostrum sublevabant, quo facile mulae ducerent; inter superius plostrum cessim ire coepit, et cum, qui inter plostra fuerunt, e medio existent, possterius plostrum a priore percussum retro redierat, et puerum cuisusdam obtriverat: dominus pueri consulebat, cum quo se agere oporteret?”

“En la cuesta del Capitolio, subían dos carros tirados por mulas. Los muleros del carro que iba delante levantaban el carro por detrás para que las mulas tiraran con más facilidad. Sin embargo, el carro comienza a ceder y quitándose de en medio los muleros que se hallaban entre ambos carros, el primer carro empuja al que subía detrás que atropella a un esclavo. El dueño del esclavo consultaba contra quien debía demandar.”

ALFENO sitúa el suceso en uno de los puntos de mayor tráfico de la Roma republicana, en el «clivus Capitolino», zona eminentemente comercial. El tránsito vehicular y peatonal era exacerbado, tanto es así que los accidentes, según las fuentes,³⁵ acaecían con demasiada frecuencia hasta el punto que los romanos tenían pavora³⁶ cuando se disponían a cruzar las

³⁵ GRIMAL, P.: “La civilización romana”. Editorial Paidós Ibérica. Barcelona 2007. CHOISY, A.: “L’art de bâtir les Romains” Paris, 1873. Pág. 87. COZZO, G.: “Ingegneria Romana”. Roma, 1928. Reproducción anastática, 1970. Pág. 5. BLAKE, M.: “Ancien Roman Construction in Italy, from the Prehistoric Period in Augustus”. Washington, 1974. MARTÍNEZ SARRIÓN, A.: “Las raíces romanas de la responsabilidad por culpa”. Bosch. Barcelona, 1993. Págs. 501 a 517.

³⁶ No son pocos los textos que en la literatura clásica se preocupan por cuestiones que tienen que ver con el tráfico viario, JUVENAL sat., III, 235: «ruedarum transitus arto uicorum in flexu et stantis conuicia mandrae eripient somnum Druso uitulisque marinis», hace referencia estas palabras al bullicio de la circulación como causa principal de perturbaciones del sueño. El mismo autor en Sat., III, 255-260 escribe: «scinduntur tunicae satae modo, longa coruscant serraco ueniente abies, atque altera Tinum plaustra uehant, nutant alte populoque minantur. Nam si procubuit qui saxa Ligustica porta axis et euersum fudit super agmina montem, quid superest de

calles. En el Digesto se recogen normas de uso y conservación de la calles y de los lugares públicos. Es el caso del «Edictum pretori Edili: de locis et itineribus publicis (D.43.7); nequid in loco publico vel itinere fiat (D.43,8,2pr.). Las vías urbanas³⁷ albergaban gran intensidad de tráfico rodado, en la mayor parte de los casos carros³⁸ tirados por animales de carga «onusta mularae», sustentados sobre dos ruedas con ejes muy estrechos. La intensidad del tráfico y el desasosiego que este producía en la ciudadanía hizo necesario que el propio Julio Cesar promulgara la ley «urbe augenda» que prohíbe la circulación durante el día para terminar con la congestión del tráfico.³⁹ Sólo se permite circular a los carros de las Vestales, del Rey, los procesionales y los que habían de participar en los juegos públicos.

En cuanto al aspecto jurídico del atropello, los juristas clásicos centran sus reflexiones en descubrir al verdadero culpable del accidente. Tratan el supuesto desde la óptica de una responsabilidad subjetiva dirigida a la búsqueda de la «actio aquilia» ya sea contra los muleros del carro, o bien contra el propietario de las mulas «actio pauperie», acción que revela cierta dosis de objetividad a pesar del grado de desconocimiento que genera en aquel momento. Ambos razonamientos huyen de calificar al accidente como un supuesto de culpa exclusiva de la víctima. Existe, por tanto, una fuerza centrífuga de culpabilidad que despliega sus efectos hacia los sujetos que interactúan en el accidente. En cambio, el movimiento antagonista descubre una autorresponsabilidad objetivizada por el riesgo

corporibus? Quis membra, quis ossa inuenit?. LÁZARO GUILLAMÓN, M^o. C.: «La responsabilidad civil de Roma al Derecho moderno: La medida de la responsabilidad por accidente de tráfico a propósito de D.19.2.13 pr». Universidad de Burgos 2001. Págs. 443 a 453.

³⁷ Roma llegó a disponer en su imperio de más de 150.000 kilómetros de calzadas -unos 8.500 en la península Ibérica-. MONTORO GONZÁLEZ, L.: «Antropología viaria: un enfoque humanistic. Tráfico y seguridad vial: 6.000 años de historia» Las dos vías más importantes, la Sacra y la Nova dentro del recinto amurallado, oscilaban en su extensión, según los tramos, entre 4,80 y 6,50 metros de anchura. MARTÍN SARRION, A.: «Raíces romanas de la responsabilidad por culpa». Bosch, Barcelona 1993. Págs. 506 y ss.

³⁸ Cabe distinguir entre diferentes medios de transporte accionados mediante tracción animal, entre algunos de ellos: — «Esseda», medio tirado por dos mulas o dos caballos utilizado para viajes rápidos que con el tiempo se convierte en un refinado y lujosos medio de transporte. — «Cisium», tirado por dos mulas o caballos y usado para el transporte ligero. — «Carpentum», vehículo de origen etrusco introducido en Roma en tiempo de Tarquinio, propio de las familias imperiales. Era un carro cubierto. — «Carruca», carruaje confortable, permitía al pasajero dormir. Tenía cuatro ruedas y en el interior dos asientos para el pasaje y uno delantero para el conductor. — «tensa», era un vehículo de dos ruedas, utilizado para el transporte de objetos sagrados de la divinidad. — «Pilentum», vehículo de cuatro ruedas, destinado al transporte de Vestales y Sacerdotes. Se usaba también en ocasiones de grandes matrimonios, para transportar a la esposa hacia la casa del esposo. — «Thiumpnalis currus», se trata del propio carro triunfal, basado en el carro de carrera y de guerra griego. Este carro era reservado a los generales. — «Carro de carrera» Las ruedas estaban situadas al extremo posterior del carro, todo el peso gravitaba sobre la parte anteriore. Era el utilizado por los «aurigas», tirado por cuatro caballos. No obstante, también existían medios de transporte de tracción humana: «Lectica» utilizado en los desplazamientos por la ciudad donde estaba prohibido el tránsito animal. Este medio, generalmente, era portado por seis u ocho esclavos. — «Sella gestatoria», se trataba de una especie de silla portada por dos esclavos.

³⁹ Más información en, GUILLEN, J.: «Urbs romana. Vida y costumbres de los romanos. II La vida pública». Ediciones Sígueme. Salamanca 1986. Pág. 176 y lo en él citado.

impropio del incipiente desarrollo social y económico de la época. En consecuencia, las circunstancias del lugar (centro de la antigua Roma) exoneran a la víctima de cualquier grado de responsabilidad.

1.5.2. Derecho medieval

En este periodo se intenta interpretar restrictivamente y superar el indiscutible carácter penal de los textos romanos que versan sobre la acción de la Ley Aquilia. De la fusión del Derecho romano vulgar con el consuetudinario germánico surge un Derecho popular que preside la vida jurídica de la Alta Edad Media. Asistimos a una atomización de derechos locales vinculados a un determinado territorio. En definitiva, un sistema jurídico embrionario, disperso y enrarecido. Ni rastro, por tanto, de cualquier atisbo o conato de afinidad con el actual régimen de responsabilidad civil derivada del tránsito vehicular.

Una de las manifestaciones más destacable de este derecho fue la sistematización y clasificación de las distintas culpas. Culpa «lata», que corresponde a un nivel de diligencia mínimo, innato en cualquier hombre; «levis, diligentes o exacta diligentia» y «levissima diligentissimi o exactísima diligentia».⁴⁰ Esta gradación de la culpa encaja con los niveles de diligencia exigibles, aquello que cabría preveer por un hombre diligente o «diligentísimo». Más allá de la «levísima», categoría que hunde sus raíces en el aserto de la ley Aquilia «et levísima culpa venit», están las causas que exoneran de responsabilidad: caso fortuito, fuerza mayor⁴¹ y otras causas objetivas como la legítima defensa y el estado de necesidad. En ningún caso aparece la eximente completa de culpa de la víctima o del perjudicado.

Parece como si detrás de esta sistematización permaneciese latente el espíritu indemnizatorio de la responsabilidad civil. La culpa «levissima diligentissimi o exactísima

⁴⁰ PEÑA LÓPEZ, F.: “La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual”. Comares. Granada, 2002. Págs. 19 y ss. Las modalidades de la culpa (lata, leve, levísima) se atribuye a la GLOSA (Gl. Debet a Praetera Inst. Tit. Quibus modis re contrahitur obligatio). «Aliud est dolum, ut quando est machinatio studiosa... Aliud latam culpam ut non intelligere quod omnes intelligunt... Aliud levem, ut desidia et non praevitit... Aliud levissimam ut si quocumque modo puit praevidere et non pravitit.. Aliud causam fortuitumqui scilicet praevideri non potest».

⁴¹ La Glosa defiende la teoría de la igualdad entre el caso fortuito y la fuerza mayor. Allí donde existe «casus fortuitus» existe también «vis maior»; «intra levissimam culpam el casum fortuitum nihil ist medium».. EXNER, A.: “De la fuerza mayor en el Derecho mercantil y en el actual”. Madrid, 1905. Págs. 31 a 38.

diligentia» sienta las bases del actual régimen al establecer lo que con el paso del tiempo se convertirá en una responsabilidad objetiva. Se es culpable por omitir una conducta diligente, por no obrar como un buen «pater familias»⁴².

Así, de forma paradójica cabe poner de manifiesto que en el la actualidad la culpa «levíssima» ha sufrido una metamorfosis que la ha llevado a macerar la conducta diligente⁴³ del conductor, que, en virtud del riesgo creado, es responsable de los daños irrogados. Quiere esto decir que, en la mayor parte de los casos, la culpa está presente antes de que sobrevenga el accidente. Resulta un hecho comprobado, que en los atropellos a peatones, por lo general en vías urbanas, la culpa «levíssima» gravita sobre el comportamiento «diligentísimo» del conductor. Se espera que la circunstancia exoneradota frente a daños irrogados a peatones por la conducta o negligencia del perjudicado sobrevenga cuando el conductor haya probado que el accidente sucedió por culpa exclusiva de la víctima. Por tanto, el conductor está obligado a probar su conducta diligente, un comportamiento que supera la diligencia estándar del conductor modelo, arquetipo, sensato, reflexivo, con una especial capacidad de previsibilidad, de representación del evento dañosos, de observancia a las normas de tráfico. De manera que el riesgo o peligro inherente a la sociedad coetánea es el resultado de la fusión de la culpa en su ínfimo grado y la conducta crecidamente diligente.

Ahora bien, según la doctrina de la época, en la imputación por culpa todavía perdura la idea canónica de que la reparación de los daños constituía la penitencia, el castigo que se ligaba a la conducta diligente, y en la que la función compensatoria no desempeña sino un

⁴² Patrón de diligencia que ya postulaba el Derecho romano y que responde al arquetipo o modelo de conducta que tiene en cuenta el CC español en varios de sus artículos, entre otros: (art. 1.094, 1.104.2, 1.903 in fine). Obliga a emplear una diligencia exigente, superior a la simple diligencia media, pues la responsabilidad extracontractual cesará cuando las personas a las que el artículo menciona prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño (artículo 1903). En el ámbito de la Responsabilidad civil automovilística será el artículo 1 de la LRCSCVM quien establece que el propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del CC y 120.5 del CP. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. Más información en BELTRÁN DE HEREDIA Y ONÍS, P.: “El buen padre de familia”. Estudio de Derecho civil en homenaje al profesor J. BELTRÁN DE HEREDIA Y CASTAÑO, 1984. Págs. 85-100.

⁴³ La noción de “diligencia” aparece unido a los términos “precaución necesarias” en RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el artículo 3 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el RGCir para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo.

papel meramente complementario. Como sostiene DIEZ PICAZO,⁴⁴ está presente la mano divina que pone a prueba el temple de quien sufre un daño con la resignación como respuesta.

Una de las primeras manifestaciones en el «Ius commune» sobre la incidencia de la circulación de vehículos⁴⁵ y sus consecuencias la ofrece el gran jurista BARTOLO DE SASSOFERRATO. Partiendo del principio de ULPIANO, por el que todos los «cives» tienen el mismo derecho a usar y disfrutar de la vía como medio de comunicación, enuncia uno de las reglas fundamentales que está presente en la normativa de tráfico de cualquier Estado. Trata de establecer la preferencia de paso entre los usuarios de la vía. En este sentido, sostiene que aquel que primero haya iniciado el ejercicio de su derecho tiene la posibilidad de imponer al otro ciudadano ese derecho. Éste último debe abstenerse y permitir que el “primero” acabe su ejercicio. Si no lo hiciese y se produjera un daño, el “primero” tendrá razón para obtener del Juez el resarcimiento del daño ocasionado según las normas de la responsabilidad aquiliana.

«Quaero, ponamus, quod dua plaustra in aliqua arcta via se invicem obviant, utrum alter possit dicere alteri retrocedas? Videtur quod non per hunc textum quia quilibet habet tantum juris, et sic est locus gratification: et tunc si unus poterit sibi praevidere, ne poneret se in illa necessitate, cum tanem videret alium occupasse, tunc ille debet retrocedere. Ita dicit glossa magna. Itam glossam allego in l. quominus, Infra, de fluminibus (D. 43,12,2) in materia potest eum impedire. Dic, ut ibi dico (Commentaria, V, in I dig. Novi partem, Venetiis 1602, D. 43, 8, 2, 1. praetor ait, hoc interdictum, pag. 134, n. 1)».

En otro orden de cosas, si se hiciese una prospección legislativa sobre las normas de aquel periodo, en los albores del siglo XV, se adivina la repercusión de la labor legislativa del monarca Alfonso X en lo que a la recepción del Derecho común en Castilla se refiere. Así, en el Libro IV, Título 4, «de las fuerças et de los danos», Ley XVII «si por culpa de alguno

⁴⁴ “La Responsabilidad civil hoy”. Publics. Universidad Deusto. Bilbao, 1979. Pág. 9.

⁴⁵ RASI, P.: “Bartolo da Sassoferrato. Studi e documenti per il VI centenario II: I problemi della circolazione stradale nell’opera di Bartolo da Sassoferrato”. Giuffrè Editore. Milano 1962. Pág 434 a 439

viniere dano a otro» del Fuero Real⁴⁶ y en el Título XV de la partida VII de las Partidas se recoge el criterio de imputabilidad culpabilístico. Abundando un poco más, la Ley VI del mismo cuerpo legal revela una de las primeras manifestaciones de la culpa del perjudicado como eximente de responsabilidad en los atropellos de animales a viandantes.

«...si algún hombre corriese a caballo o rocín o bofardase o lanzase en lugar señalado de los otros costumbrase de facer esto en penado por la carretera atravesase alguno y topase con el, entonces no sería tenido de hacer enmienda del daño que en tal manera le hiciese por que el otro es en culpa de ello y no el que corre la bestia, más si aquel que corriere la bestia ve al hombre atravesar y puede retenerla quisiese hacer, o si hace estas cosas en lugar por donde pasan muchos en que no lo deban de hacer, porque semeja que hizo a sabiendas del daño. Eso mismo decimos que debe ser guardado de los que tiran con ballesta por aquellos lugares por donde pasan los hombres si hiciesen algún daño...»

De este fragmento legal se infiere la relevancia que tiene para el derecho de esta época la generación de una actividad peligrosa. En esta ocasión, como ya hiciese ULPIANO en el Digesto, se distingue el ejercicio de un derecho en lugar acostumbrado a ello de otro espacio que no lo es. Por tanto, la víctima, con su reprochable proceder, debe de pechar con el daño inferido por el agente dañoso. De tal forma que la responsabilidad no se desplaza, queda en el ámbito de la conducta autorresponsable del perjudicado.

1.5.3. Derecho de la edad moderna y contemporánea (Legislación Europea, caso España)

El Derecho de la edad moderna se instaura como la antesala al derecho contemporáneo, si bien su idiosincrasia territorial sigue presente en el panorama legislativo español. El primer intento serio de incorporar al mundo del Derecho el concepto “tráfico” se produce durante

⁴⁶ MARTÍNEZ DIEZ, G.: “Leyes de Alfonso X. II Fuero Real”. Ávila, 1988. Págs. 411 y ss.

el reinado de Carlos III, en la ley promulgada el 28 de febrero de 1772 que establecía las reglas que deben observarse para la conservación de los caminos generales del reino.

La obra de referencia es la Novísima Recopilación de las Leyes de España de 1805, mandada formar por el señor D. Carlos IV. Dentro del Libro IV, la Ley XVI formula una de las normas que prohíben o restringen la circulación de vehículos en aras de una verdadera protección al tránsito peatonal. Se trata de la Real Orden de 21 de junio de 1787. En esta ocasión se establece la prohibición de correr de los coches⁴⁷ dentro de las poblaciones, y a cierta distancia de ellas.

«Enterado de ser frecuente el abuso de correr por las calles públicas de los pueblos los coches de rúa, de cuyo desorden se han seguido y siguen perniciosas consecuencias, pues se ha verificado, que no sólo en varias ocasiones se ha atropellado y maltratado a diversas personas, sino que en muchos casos se les ha causado la muerte....»

En esta etapa del Derecho aparecen las primaras normas⁴⁸ objetivas que amparan al peatón de las ciudades. Establecen la pena que ha de cumplir el cochero⁴⁹ que atropelle y derribe a una persona, teniendo presente la entidad del daño irrogado para la agravación de la condena y los daños y perjuicios causados.

⁴⁷ El concepto de vehículo queda excardinado de lo que hoy entendemos como vehículo a motor, dadas las circunstancias del tiempo y lugar. No obstante, a pesar de ello, si que aparecen infinidad de medios de transporte tirados por animales, entre otros, los siguientes: bávaras, berlinas, birlochos, calesas, calesines, carretelas, carriolas, carros, carrozas, charretes, coches de colleras, cupés, diligencias, estufas, faetones, forlones, galesas, góndolas, landós, milores, simones, tartanas, tigras, etc.

⁴⁸ Edictos publicados por la Sala de Alcaldes en 6 de Febrero de 1782 y 28 de febrero de 1787 se manda que ningún cochero se separe del coche, mulas o caballos, siempre que esté parado y sin dueños dentro de las calles, paseos y demás sitios de la Corte, ni deje ir solo al ganado, ni corra con él cuando vaya a las cocheras a sacarlos o a encerrarlos: que los dueños de los calesines de alquiler vayan precisamente asistidos del freno del caballo, y lo mismo en los coches de colleras...que los pasajeros que van montados conduzcan sus ganados a un paso regular. La Real Orden de 2 de enero de 1785 manda observar y guardarlo prevenido en otro de 6 de febrero de 1782, y en otro de 9 de junio de 1774 bajo las penas que incluyen, y de la vergüenza pública a los cocheros que atropellen y derriben alguna persona, aunque sea por primera vez; cuya pena se ejecute dentro de las veinticuatro horas como en los casos de resistencia a la Justicia, escalamiento de cárcel, y otros semejantes de pragmática, sin perjuicio de agravar la pena según el mayor daño que resulte, y el resarcimiento de éste, y además en el dicho caso ha de perder el dueño el coche y las mulas, si fuere dentro de él, aplicado todo a la parte ofendida, prohibiéndose expresamente bajo las penas expresadas, y la de doscientos ducados, que nadie pueda llevar cochero que no pase de 17 años.

⁴⁹ A pesar del grado embrionario de desarrollo de este periodo, en el 1725 surgen las primeras manifestaciones del vehículo a motor actual. Aparece el Charriot de Newton, vehículo que funcionaba con vapor. No obstante, fue NICOLA CUGNOT (1725-1804) quien en 1773 diseña su famoso Cabriot, un vehículo "peligrosa nueva máquina" con motor de vapor de dos cilindros que podría transportar cinco toneladas a una velocidad de casi seis Km/h. El atropello producido por este automóvil despierta la necesidad acuciante de regulaci3n y control de este tipo de vehculos. MONTORO GONZÁLEZ, L.: "Tráfico y seguridad vial: 600 años de historia". Intrus, Uv.

Por lo que respecta al Derecho contemporáneo, hay que señalar que en este periodo asistimos al linaje de la codificación del Derecho. Hasta ahora la inexistencia del CC durante casi la totalidad del siglo XIX no significaba que no hubiese Derecho civil. Lo que sucedía es que las normas civiles continuaban siendo las contenidas en las Partidas o en el Ordenamiento de Alcalá o en las Leyes de Toro o, como en el apartado precedente, en algunas otras leyes recopiladas en la Novísima.

Tras los intentos fallidos de elaborar el CC español⁵⁰ cuaja la propuesta de FLORENCIO GARCÍA GOYENA en 1851 que se convierte en el antecedente inmediato del actual Código de 1889. Éste mantiene la misma «ratio juris» que establecían las leyes anteriores. No hay, por tanto, una norma escrita que prevea la circunstancia exoneradora de la conducta o negligencia del perjudicado en el régimen de la responsabilidad civil automovilística. En cambio, si que está presente, en lo que a animales se refiere, en el artículo 1905 del CC.⁵¹ Español. El precepto establece la responsabilidad objetiva para el poseedor de un animal o el que se sirva de él teniendo en cuenta el potencial peligro que acarrea un animal suelto. De igual forma, establece que sólo cesará por fuerza mayor o culpa del que lo hubiere sufrido, es decir por la culpa de la víctima. Como puede observarse, dicho precepto presenta identidad de razón con el artículo 1º de la LRCSCVM. Ambos artículos regulan supuestos de responsabilidad objetiva con las mismas circunstancias exoneradoras.⁵² Por su parte, el criterio de referencia para la imputabilidad de conductas negligentes o culposas cristaliza en el artículo 1902. La versatilidad de este

⁵⁰ En 1821 aparece el primer intento de codificación presentado por la Comisión Especial de las Cortes. Su estructura presenta un Título preliminar y dos primeros libros de la primera parte. Las partes proyectadas se centran: 1º De los Derechos y de las Obligaciones, 2º De la Administración General del Estado en el ramo judicial. Por su parte las fuentes utilizadas responden a la tradición jurídica española y algunos códigos extranjeros como son: el austriaco, el prusiano y el de Napoleón. En 1836 se presenta el proyecto de CAMBRONERO que no llegó a discutirse en Cortes. Constaba de cuatro libros y 1458 artículos. En 1851 la sección Civil de la C. G. S compuesta por GARCÍA GOYENA, BRAVO MURILLO y SÁNCHEZ PUIG revisan los trabajos anteriores. El proyecto de código contiene un título preliminar: De las leyes y sus efectos y de las reglas generales para su aplicación; tres libros: I De las personas, II de la división de los bienes y de la propiedad, III de los modos de adquisición de la propiedad. Es el más importante de los proyectos. Proyectos sucesivos fueron los siguientes: 1869 ROMERO ORTIZ, 1880 NAVARRO ARMANDI, 1881 Proyecto de Bases del Ministro ALONSO MARTÍNEZ, 1885 Ministro FRANCISCO SIVELA, 1886 Ley de Bases de 11 de mayo. El 1 de enero de 1889 entra en vigor el CC actual.

⁵¹ En el proyecto de 1951 se dan cita las dos circunstancias que rodean a la culpa objetiva, daño y riesgo. Así el daño viene determinado por el artículo 1900 y el riesgo en el 1902. La redacción de éste último dice: «*El propietario o poseedor de un animal es responsable, mientras que de él se sirve, de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe, a no ser que el daño fuese ocasionado por el mismo que lo recibió. Si fue un tercero el que dio la ocasión responderá del daño*»

⁵² Como dijera MEDINA CRESPO, “después de todo, los carros automóviles han sustituido en este siglo XX la tracción animal” o como mantiene HERNÁNDEZ GIL, “sería, por cierto, curioso estudiar la gran similitud que existe entre lo establecido por el Derecho romano para los animales y lo impuesto por el más reciente ordenamiento jurídico para los automóviles”. MEDINA ALCOZ, M.: “La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual”. Dykinson. Madrid 2003. Pág. 267.

precepto y sus correlativos en la responsabilidad extracontractual, acuñada en el venerable troquel del Derecho romano, sirve de base para dilucidar las controversias planteadas en los tribunales de finales del siglo XIX y principios de XX donde el riesgo significa una forma de calcular consecuencias impredecibles.

En algunos países⁵³ del continente europeo comienzan a brotar leyes que contemplan la posibilidad de exonerarse de responsabilidad cuando interviene la culpa o negligencia del perjudicado. Se trata de las leyes prusiana y austriaca sobre ferrocarriles. La ley prusiana de 3 de noviembre de 1838 en su artículo 25 predica, *«las empresas de ferrocarriles responderán de todos los daños que ocurran en el transporte a las personas y cosas, sean o no transportadas por dichas empresas, y éstas sólo quedarán libres de responsabilidad probando que el daño fue producido por la propia culpa del perjudicado o por caso fortuito exterior e inevitable»*. Por su parte, la Ley imperial de responsabilidad de 7 de junio, en su artículo 1 hace responsable a la empresa de ferrocarriles, a no ser que pruebe que el accidente fue causado por fuerza mayor o culpa propia del perjudicado. Para mayor abundamiento, la ley austriaca de 5 de marzo de 1869, artículos 1 y 2 preceptúa: *«Si por un hecho ocurrido en el tráfico de un ferrocarril cuya fuerza motriz sea el vapor, se causan heridas o la muerte a una persona, se presumirá siempre que el hecho ha acontecido por culpa de la empresa. De esta obligación de indemnizar se exime solamente la empresa en el caso y en la medida que ella pruebe que el suceso fue causado por un accidente inevitable o por hecho inevitable de una tercera persona de cuya culpa no responda la empresa, o por último, por culpa del perjudicado»*.

Otro de los sectores en reclamar un trato especial para los daños ocasionados por la operatividad del maquinismo fue el de los trabajadores.⁵⁴ La mutabilidad de la

⁵³ EXNER, A.: "De la fuerza mayor en el Derecho mercantil romano y en el actual". Madrid 1905. Págs. 22 y 23.

⁵⁴ La clase obrera sufre la amenaza constante de las nuevas tecnologías, dado que se enfrentaba a unos sistemas de producción que necesitaban un notable grado de mecanización. Éstos y otros factores fueron enarbolados por parte de la doctrina que apenas tuvo acogida. Entre algunos de ellos, destacan SAUCER en Bélgica Y SANTICTIONTELETTE en Francia. Ambos propusieron que se considerase al patrono sometido a una «obligación de securité». Es en éste país donde, el 9 de abril de 1898, se establece la «Loi sur les accidents du travail», motivada por la concentración industrial, el maquinismo y el aumento de la producción de las nuevas fábricas. En España el 31 de enero de 1900 se publica en la Gaceta de Madrid una ley sobre la protección de los trabajadores en caso de accidente de trabajo, así en su artículo 2 considera al patrono responsable de los accidentes que sufran los trabajadores en el desarrollo de su profesión, a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor. Nada dice de la culpa de la víctima.

responsabilidad extracontractual de la época pone en tela de juicio el mantenimiento de la culpa como criterio o requisito necesario para la atribución de la responsabilidad como ocurre con el artículo 1905 del CC español. Aparecen nuevas corrientes doctrinales⁵⁵ que apuestan por un régimen que sea capaz de superar las carencias del «code civil», dado que las reglas recogidas por éste y otros códigos de influencia francesa hacían necesario adaptar los nuevos supuestos de responsabilidad extracontractual.

Uno de los primeros países de la órbita europea en implantar un régimen próximo a la responsabilidad por riesgo fue el caso alemán. La ley sobre tráfico con vehículos de motor de 3 de mayo de 1909 sienta las bases de una responsabilidad por culpa agravada,⁵⁶ no tan amplia como la prevista por las empresas de ferrocarriles. Así, establece en el artículo 7, punto 2: *«la responsabilidad del poseedor de un vehículo no sólo queda excluida cuando el accidente ha sido causado por “fuerza mayor”, sino también cuando lo fue por un “suceso inevitable”. En especial se considera inevitable cuando el suceso ha de atribuirse a la conducta del perjudicado, o de un tercero no empleado en la explotación, o de un animal...»*.

En España, por lo que se refiere al régimen de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, cabe poner de manifiesto que hasta la década de los sesenta del siglo pasado no aparece ningún texto legal que pueda quebrar la responsabilidad objetiva inherente al conductor del vehículo por culpa exclusiva de la víctima o perjudicado. Será el artículo 39 de la Ley 122/1962 de 24 de diciembre, sobre UCVM el que, por primera vez, refleje la culpa o negligencia del perjudicado como presupuesto para eximir de responsabilidad al conductor del vehículo, convirtiéndose en el antecedente inmediato al actual régimen.

⁵⁵ El Tribunal de Casación francés, en sentencia de 29 de julio de 1924 transforma la corriente clásica de la responsabilidad, invirtiendo la carga de la prueba, puesto que la víctima no tendrá que probar en lo sucesivo más que el hecho, la producción del accidente, y el conductor sólo podrá eximirse justificando el caso fortuito, fuerza mayor o culpabilidad de la propia víctima. El conductor es responsable aún sin infringir ley alguna o reglamento. CASTAN TOBÉÑAS, J.: “Hacia un nuevo Derecho civil”. Editorial Reus. Madrid 1933. Págs. 122 y ss. RICOL, J.: “La responsabilidad por accidentes de automóvil, en la doctrina y la jurisprudencia francesas”. Revista de Derecho Privado. Tomo XII. Madrid 1925. Págs. 260 a 270. Circular de la Fiscalía del TS de 10 de octubre de 1925 sobre dictando instrucciones para el ejercicio por el Ministerio Fiscal de las acciones relativas a la responsabilidad de terceras personas, en las causas por imprudencia o negligencia de conductores de automóviles y vehículos análogos.

⁵⁶ Identificada como tal por LARENZ, K.: “Derecho de obligaciones”. Revista de Derecho Privado. Madrid 1959. Págs. 677 y ss.

CAPÍTULO II

(MARCO TEÓRICO GENERAL)

2. TEORÍA DE LOS ACCIDENTES Y ACCIDENTES DE TRANSITO

2.1. TEORÍA DEL ACCIDENTE

2.1.1. Teorías de las causas de los accidentes

Los accidentes se definen como sucesos imprevistos que producen lesiones, muertes, pérdidas de producción y daños en bienes y propiedades. Es muy difícil prevenirlos si no se comprenden sus causas. Ha habido muchos intentos de elaborar una teoría que permita predecir éstas, pero ninguna de ellas ha contado, hasta ahora, con una aceptación unánime. Investigadores de diferentes campos de la ciencia y de la técnica han intentado desarrollar una teoría sobre las causas de los accidentes que ayude a identificar, aislar y, en última instancia, eliminar los factores que causan o contribuyen a que ocurran accidentes. En el presente artículo se ofrece un breve resumen de las diferentes teorías sobre sus causas, además de una estructura de los accidentes.⁵⁷

2.1.1.1. La Teoría del Dominó

Fue W. H. Heinrich (1931),⁵⁸ quien desarrolló la denominada teoría del “efecto dominó”. De acuerdo con esta teoría un accidente se origina por una secuencia de hechos. Heinrich propuso una “secuencia de cinco factores en el accidente”, en la que cada uno actuaría

⁵⁷ Abdul Raouf: “Teoría de las Causas de los Accidentes”, ENCICLOPEDIA DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO de la OIT, Capítulo 56 Prevención de los Accidentes. Tercera edición en español. Copyright de la edición española, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España, 1998.

⁵⁸ Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.

sobre el siguiente de manera similar a como lo hacen las fichas de dominó, que van cayendo una sobre otra. He aquí la secuencia de los factores del accidente:

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

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

2.1.1.2. Teoría de la Causalidad Múltiple

Aunque procede de la teoría del dominó, la teoría de la causalidad múltiple defiende que, por cada accidente, pueden existir numerosos factores, causas y subcausas que contribuyan a su aparición, y que determinadas combinaciones de éstos provocan accidentes. De acuerdo con esta teoría, los factores propicios pueden agruparse en las dos categorías siguientes:⁵⁹

- ***De comportamiento.*** En esta categoría se incluyen factores relativos al trabajador, como una actitud incorrecta, la falta de conocimientos y una condición física y mental inadecuada.

⁵⁹ Hayhurst, ER (January 1932). "Review of Industrial Accident Prevention: a Scientific Approach". Am J Public Health Nations Health 22 (1): pág. 20, 119.

- **Ambientales.** En esta categoría se incluye la protección inapropiada de otros elementos de trabajo peligrosos y el deterioro de los equipos por el uso y la aplicación de procedimientos inseguros.

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

2.1.1.3. La Teoría de la Casualidad Pura

De acuerdo con ella, todos los trabajadores de un conjunto determinado tienen la misma probabilidad de sufrir un accidente. Se deduce que no puede discernirse una única pauta de acontecimientos que lo provoquen. Según esta teoría, todos los accidentes se consideran incluidos en el grupo de hechos fortuitos de Heinrich y se mantiene la inexistencia de intervenciones para prevenirlos.⁶⁰

2.1.1.4. Teoría de la Probabilidad Sesgada

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

2.1.1.5. Teoría de la Propensión al Accidente

De acuerdo con ella, existe un subconjunto de trabajadores en cada grupo general cuyos componentes corren un mayor riesgo de padecerlo. Los investigadores no han podido comprobar tal afirmación de forma concluyente, ya que la mayoría de los estudios son deficientes y la mayor parte de sus resultados son contradictorios y poco convincentes. Es una teoría, en todo caso, que no goza de la aceptación general. Se cree que, aun cuando

⁶⁰ Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.

existan datos empíricos que la apoyen, probablemente no explica más que una proporción muy pequeña del total de los accidentes, sin ningún significado estadístico.⁶¹

2.1.1.6. Teoría de la Transferencia de Energía

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

2.1.1.7. Teoría de “Los Síntomas Frente a las Causas”

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

2.2. TEORÍA DE ACCIDENTES DE TRANSITO

2.2.1. Causa de los accidentes

Si consideramos que la tarea de conducir un vehículo en general es parte importante por que consiste en tomar decisiones de manera continuada ya que el comportamiento del conductor será el resultado de su propia evaluación de los probables desenlaces favorables

⁶¹ Simonds, Rollin H. Safety management. Homewood, Ill: R. D. Irwin., 1973, pág. 211.

o desfavorables de sus acciones o del posible beneficio o perjuicio que de ellos pueda derivarse.

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

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

Mendoza⁶² explica que la causa de un accidente es cualquier condición, acción u omisión, sin los cuales el hecho no hubiera ocurrido es decir que cuando se buscan las causas de un accidente hay que tratar de hallar varias de esas causas trabajando unidos. Planteándose hipótesis que respondan a las interrogantes investigativas ¿cómo? ¿Por qué?

Según J. S. Baker⁶³ define la causa de un accidente como “cualquier comportamiento, acto, condición o negligencia en el cual el accidente no se hubiera producido”.

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

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

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

⁶² Mendoza J.: Curso de Derecho Penal Venezolano, Parte general, Tomo II, 11 va. Edición, Caracas, el Cojo, 1987, pág. 24.

⁶³ Baker, J. S.: Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico. Madrid: Gala. (Traducido por la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico). 1970.

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

De acuerdo a principio técnico la causa se divide en

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

2.2.1.1. Causa directa o principal

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

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

Las causas directas más frecuentes son:

a. Maniobras prohibidas

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

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

- En las intersecciones de calles y caminos
- En los pasos para peatones
- A menos de 200 Mts. De las curvas cimas o gradientes, etc.
- En las avenidas

- Conducir describiendo esos o en “zig zag”
- Conducir en retroceso
- Omitir reglas para girar

b. Maniobras negligentes

Son acciones que alteran las condiciones normales de la circulación

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

c. Velocidad Peligrosa

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

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

d. Deficiencia en la percepción

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

Ejemplo: Un conductor conduce su vehículo en la carretera La Paz - Oruro por deficiencia en su capacidad de percibir no calcula la distancia aproximada en que se acerca un vehículo que circula en sentido contrario generándose el accidente ; estableciéndose que el conductor no se dio cuenta del peligro reduciendo su reacción al mínimo en distancia y tiempo.

e. Condiciones negativas

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

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

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

2.2.1.2. Causas mediatas

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

Miguel López Muñiz⁶⁴ clasifican las causas mediatas en:

a. Relativas al usuario de la vía

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

Aspectos físicos o somáticos:

- Alteraciones somáticas transitorias (Lipotimias, nauseas, mareos, etc.)

⁶⁴ López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995, pág. 205-209.

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

Aspectos psíquicos:

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

Comportamiento individual:

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

b. Relativas al vehículo

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

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

- Sistema eléctrico
- Sistema de suspensión
- Sistema de tracción

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

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

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

c. Relativas a la vía

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

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

d. Relativas a fenómenos atmosféricos

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

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

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

2.2.1.3. Causas remotas o primitivas

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

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

Ejemplo: Un conductor circula la carretera Oruro- Cochabamba y sorpresivamente llueve factor que genera confusión produciéndose el accidente (paso minutos antes).

El Sr Tapia conduce su automóvil en la ciudad de La Paz de la zona central hacia Calacoto, después de haber ingerido bebidas alcohólicas, perdiendo la capacidad de espacio, percepción y reflejos generándose posteriormente un accidente o en el caso el Sr, Aguirre que fue adquiriendo malos hábitos en el periodo de su aprendizaje.

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

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

2.2.1.4. Cadena de acontecimientos

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

profesionales, desde el registro del lugar (ITO) pudiendo complementar con varias inspecciones oculares y con la reconstrucción del hecho

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

Como afirma López Muñís,⁶⁵ el tiempo ha de ser reconstruido a base de momentos que comprenderán aquellos segundos o fracciones de los mismos en que personas que intervienen en el accidente han debido de obrar de una manera determinada, y que en la realidad lo han hecho así, o de otra forma. En el espacio existirán “áreas” o “zonas” en las que los hechos se producen y dentro de ellos determinados “puntos”, en donde situar acciones concretas. El conjunto de un “momento” y un “punto” será la posición. Por último la unión de varias posiciones dará lugar a una fase del accidente

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

2.2.2. Punto sorpresa

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

⁶⁵ López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995, pág. 205-209.

Lograda la percepción del peligro el conductor o peatón reaccione ante el estímulo anterior en algunos casos y en otros puede quedar nula por la rapidez de producirse los acontecimientos, llegando en otros casos a no existir habiendo únicamente percepción (sorpresa) y resultados.

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

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

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

El tiempo de reacción es variable y oscila con arreglo a la edad, el estado físico o psíquico. Lopez-Muñiz⁶⁶ sostienen que se llama tiempo de reacción.

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

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

una elección entre varias posibilidades y esta dura entre medio segundo y segundo y medio, pudiendo llegar para conductores de tipo medio, entre 3 y 4 segundos.

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

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

— Maniobras de evasión simple pasivas

- Tocar la bacina

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

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

Con mayor alcance y con los mismos inconvenientes.

— Maniobras de evasión simple activas

- Disminuir la velocidad, sino consigue evitar el accidente ,aminorara sus consecuencias
- Detención del vehículo
- Aumentar la velocidad
- En ocasiones resulta útil pero de no lograrse evitar el accidente aumentara normalmente sus consecuencias.

- Giros (derecha o izquierda) el giro violento o paulatino puede soportar ya en sí mismo un peligro mucho más conflictivo
 - Estando el vehículo parado, Dar marcha atrás o adelante
- Maniobras complejas pasivas y activas
- Resulta de la aplicación conjunta de varias de las anteriores:
- Diminución de la velocidad y giro
 - Disminución de la velocidad y toque de la bocina
 - Disminución de la velocidad y destello luminoso
 - Aumento de velocidad y giro
 - Giro y toque de bocina

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

2.2.3. Punto de no escape

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

2.2.4. Acontecimiento llave

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

Existen dos tipos de acontecimientos llave:

- Cuando un accidente está representado en el primer contacto entre ambas unidades de tránsito, estos ocurren en la carretera o el berma de la misma, intersecciones de avenidas, calles en zonas urbanas.
- Cuando un accidente se ha generado sin haber hecho contacto entre unidades de tránsito, generalmente ocurren en carreteras, llamase también accidentes sin contacto

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

2.2.5. Punto de mayor contacto

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

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

2.2.6. Punto de descanso

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

CAPÍTULO III

(MARCO TEÓRICO ESPECÍFICO)

3. SEGURIDAD VIAL Y DERECHO A LA CIRCULACIÓN

3.1. SEGURIDAD VIAL

3.1.1. Bases para el entendimiento de la problemática del tránsito y la seguridad vial

3.1.1.1. Tránsito

Se entiende por tal “la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro”. En el caso de nuestra materia se involucra en ella a la vía pública, por ello su denominación correcta (hoy en la práctica, abreviada) es Tránsito Público. El vocablo es sinónimo de circulación. En otros países se utiliza “tráfico”, aunque, a nuestro criterio, no es correcto, pues tiene connotaciones comerciales. En su primera interpretación para la Real Academia es: Acción de traficar (Comerciar, negociar con el dinero y las mercancías).

Cuando se hace referencia a las normas jurídicas que regulan la materia, se la nombra como *derecho de la circulación o del tránsito*.

3.1.1.2. Diferencias con Transporte

Este vocablo puede definirse como “la acción de trasladar una persona o cosa de un lugar a otro”, lo cual unido al concepto de *servicio*, da cabal idea de su contenido. Este último

puede decirse que es una prestación, una asistencia, un favor; estar al servicio de alguien; valerse de una cosa.

De lo expuesto surge la característica generalmente comercial que tiene, esa sí que en general se trata de una relación jurídica en la que media un “contrato” (o sea un acuerdo entre dos partes, aunque no exista un escrito, ni siquiera intercambio de palabras, como por ejemplo: un viaje en taxi) o hay un interés de lucro.

Esto vale para diferenciarlo del uso del automóvil particular. Téngase en cuenta también que el traslado de cosas, cualquiera sea el vehículo de carga (aún la pequeña “furgoneta” o “camioneta”), siempre entra en el concepto de transporte, aunque sea privado y de bienes propios.

El transporte puede hacerse por diversos medios (agua, ferrocarril, ductos), para cuya explicación interesa definir el término “cosa” que es: todo objeto material susceptible de tener un valor (en la amplia mayoría de nuestros Códigos en materia de Derecho Civil), es decir todo lo que percibimos a través de los sentidos (no comprende los bienes inmateriales, como la propiedad intelectual), incluyendo la electricidad, la música, la televisión, etc. Entrando a jugar aquí el concepto de comunicaciones, sobre lo cual no incursionaremos en esta obra. Pero aclaremos que el traslado de energía, de gas y de fluidos en general, a través de conductos (v.gr: oleoducto) o conductores (cables), es transporte. Pero además, todo transporte implica ir o pasar de un punto a otro, es decir *circular*. En cambio transitar no siempre implica transportar, pues quien camina no transporta, pero transita. El hombre transitó antes que transportó. Es decir que hay una relación de género a especie, el tránsito comprende al transporte, es más amplio, más general.

3.1.1.3. La Vía Pública

La Vía Pública, entendiéndolo por tal el espacio librado a la circulación sea en ámbito rural o en ámbito urbano, se caracteriza singularmente por el uso múltiple y promiscuo de toda la

población desde las más antiguas civilizaciones. La caracteriza asimismo el criterio de escasez, que implica que el espacio público reservado para la circulación no basta, es insuficiente para soportar la utilización masiva.

Al mismo tiempo, al ser hábitat natural del ser humano es utilizado al mismo tiempo por multiplicidad de usuarios, con intereses, motivos y destinos distintos. Es igualmente utilizado por peatones, vehículos y artefactos diversos, creando conflictos inevitables que solo pueden ser resueltos a través de la regulación jurídica sobre su uso. La forma de hacer uso de la vía pública, a través de reglas jurídicas, ordenará la multiplicidad de usuarios que al mismo tiempo con vehículos de distinto porte y velocidad en un espacio escaso la circulan con distintas intenciones y motivos. En la actualidad la vía pública se ha vuelto tan hostil, que requiere el aprendizaje de sus normas de uso, capacitación para ser utilizada de la mejor manera posible y una estricta fiscalización para que el hombre, destinatario final de todo bien jurídicamente protegido se respete asimismo, respetando a los demás usuarios. Si a través de esta última detectamos inconductas deberemos promover un procedimiento que eduque al usuario de la vía pública, aplicando la sanción que caracteriza a toda norma jurídica a través de las autoridades competentes.

3.1.2. Objeto de la Seguridad Vial

Si entendemos por seguridad: “la calidad de libre y exento de peligro, daño o riesgo”; en el aspecto que usaremos el término, podemos definirlo como “la acción o mecanismo que garantiza el buen funcionamiento de algo, previendo que falle, se frustre o violente”, más relacionado a la salud pública y equivalente a protección, inocuidad, ausencia de daño o peligro; más relacionado con la seguridad pública, la tranquilidad, la protección. Analizando las palabras de la definición, tenemos que “acción” es una actividad del hombre; “mecanismo” un dispositivo creado por él; “garantizar” es dar certeza de algo que va a ocurrir; “precaer” es prevenir, preparar o disponer las cosas con anticipación, para un fin, un riesgo, un daño o peligro, para guarecerse de él o evitarlo.

Con lo expuesto podemos decir que *seguridad vial* es “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”.

Propende a “deletalizar” (un neologismo), es decir a eliminar las causas que producen daños (a personas o cosas), crear las condiciones para que los accidentes no ocurran o al menos causen los menores perjuicios posibles. Como vemos, la expresión que estudiamos, tiene una conceptualización diferente y exclusiva respecto al vocablo “seguridad”. Esta exclusividad le deviene de su particular finalidad: *prevenir accidentes del tránsito*.

De la conjunción de los términos tránsito y seguridad vial, surge la estrecha relación causa efecto que existe entre ambos, lo que nos permite considerarlos expresión de una misma y nueva disciplina. Una materia que llamaremos *tránsito y seguridad vial* y que comprende:

“el estado del uso de la vía pública y de sus factores (actividades o elementos) correlativos, a fin de proponer y aplicar los medios tendientes a lograr en ella, una circulación y convivencia segura, fluida y placentera”. Por “correlatividad” entendemos la conexión (nexo), enlace o correspondencia recíproca entre dos o más cosas, hechos o ideas

3.1.2.1. Contenido y Ámbito

Como se desprende de la materia, tiene relación con el uso de la vía pública y sus funciones, fundamentalmente con la circulación de personas, animales y vehículos (excluyendo los ferrocarriles). También comprende las actividades relacionadas de alguna manera, con los vehículos, las personas, el transporte, el medio ambiente y la estructura vial, siempre y cuando sean factores del tránsito, esto es que tengan algún nexo directo sobre la circulación o seguridad o con alguno de esos aspectos.

La problemática de la disciplina se estudia considerando en forma estática y aisladamente cada uno de los tres factores: humano, vehículo y ambiente, y en forma dinámica e

interrelacionada, su conjunción, o sea la operatividad conjunta, la circulación propiamente. A esto se llama “Trilogía Vial”, “Triángulo de la Seguridad Vial” o “Triángulo de Seguridad Preventiva”.

Respecto al *ámbito*, por tener una connotación más jurídica, referida a la aplicación de las normas en cierto espacio territorial.

3.1.3. Fines

El tránsito constituye uno de los problemas actuales más acuciantes de la civilización. Dedicarse al estudio de su problemática y plantearse correctamente las soluciones, equivale ya haber logrado gran parte del objetivo.

Por ello la finalidad de esta disciplina debe ser clara y precisa, de modo que nos permita lograr los medios adecuados para propender a:

- mejorar la seguridad vial, disminuyendo los daños a personas y bienes en la vía pública (prevención de accidentes);
- darle fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación;
- disminuir la contaminación ambiental, proveniente de los automotores y del uso de la vía pública;
- preservar y proteger la estructura vial, sus obras anexas y el señalamiento;
- conservar en el mejor estado el parque vehicular, por seguridad, incontaminación ambiental y menor gasto de combustibles;
- propender a disminuir el consumo de energía y en general, los costos operativos del automotor y de la vía pública.;
- educar al ciudadano para el correcto uso de la vía pública, y capacitar al funcionario para un adecuado ejercicio de su cometido. Si bien este es más exactamente un medio, su trascendencia y fundamental importancia hace que se lo considere un fin más.

Si a esto sumamos una adecuada legislación y una correcta aplicación de ella, más un acertado comportamiento de las autoridades, habremos logrado un alto grado de seguridad jurídica para el ciudadano, considerablemente y de la circulación en general.

3.2. INFORME MUNDIAL SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

Las lesiones causadas por el tránsito constituyen un importante problema de la salud pública, pero desatendido, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados. De todos los sistemas con los que las personas han de enfrentarse cada día, los del tránsito son los más complejos y peligrosos. Se estima que, cada año, en el mundo mueren 1,2 millones de personas por causa de choques en la vía pública y hasta 50 millones resultan heridas. Las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán en torno al 65% en los próximos 20 años. Sin embargo, la tragedia que se esconde tras estas cifras atrae menos la atención de los medios de comunicación que otras menos frecuentes.

En el año 2004 se publicó el mayor Documento sobre las consecuencias de los accidentes del tránsito en la humanidad. El mismo fue responsabilidad de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y del Banco Mundial.

Resulta de suma importancia destacar algunos de sus párrafos que ilustran la temática expresada:

- Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir y predecir en gran medida; se trata de un problema causado por el ser humano que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas

- La seguridad vial es un problema multisectorial y de salud pública - todos los sectores, incluido el sanitario, deben asumir plenamente su responsabilidad y desplegar actividades y campañas de promoción de la prevención de los traumatismos causados por el tránsito
- Los errores corrientes de conducción y el comportamiento común de los peatones no deberían ocasionar traumatismos graves ni defunciones - los sistemas de tránsito deberían ayudar a los usuarios a enfrentar airoosamente situaciones cada vez más difíciles
- La vulnerabilidad del cuerpo humano debería ser un parámetro determinante del diseño de los sistemas de tránsito, y en éstos el control de la velocidad es esencial
- Los traumatismos causados por el tránsito son una cuestión de equidad social - se debe tratar de proteger por igual a todos los usuarios de la vía pública, ya que en ésta los usuarios de vehículos sin motor padecen desproporcionadamente más traumatismos y riesgos
- Es preciso que la transferencia de tecnología de los países de ingresos altos a los de ingresos bajos se adecue a las condiciones locales y a las necesidades locales identificadas por investigaciones
- Los conocimientos locales deben orientar la aplicación de soluciones locales

El Informe destaca la delicada situación que atraviesa América Latina como parte del conjunto de naciones no desarrolladas.

3.3. SEGURIDAD VIAL EN MEDIO URBANO COMO DISCIPLINA Y COMO FACTOR DEL DISEÑO TIPOLÓGICO DE LA CALLE

Frente al enfoque convencional de la seguridad vial centrado en la accidentalidad y las medidas físicas puntuales propias de un modelo de carretera, emerge otro registro técnico y metodológico específicamente urbano que resulta del enfoque integral propio de la

evolución de la acción local. Bajo ese enfoque algunos países han adoptado medidas urbanísticas extensivas de gestión y reordenación del espacio viario como solución estructural de la adaptación del comportamiento de todos los usuarios al medio urbano. Medidas, cuyos principios originales se remontan más de cuarenta años atrás pero que la fragmentación de disciplinas y las inercias profesionales han mantenido latentes.

A pesar de las críticas al enfoque convencional de la disciplina, son innegables sus aportaciones al medio urbano. Asimismo, las medidas de bajo coste entrañan un potencial inestimable como referentes proyectuales de la articulación de los espacios de contacto entre los diferentes modos de la movilidad. Sin embargo esa competencia en el diseño urbano requerirá un esfuerzo doble a la disciplina: hacia un tratamiento extensivo de la seguridad y hacia un enfoque integral del conjunto de modos y funciones de la calle; lo cual solo puede aproximar la disciplina hacia la integración de la seguridad vial en el planeamiento local. Se presenta en fin una investigación en curso sobre las medidas de bajo coste como soluciones tipológicas de un eventual registro de diseño específico de la articulación del espacio viario, la cual aportará criterios de integración urbana de los diseños tipológicos y sus condiciones de transferibilidad a los países de menores ingresos.

3.3.1. Necesidad de un enfoque urbano al problema de la seguridad vial

3.3.1.1. Especificidad de la siniestralidad en medio urbano

Todos los días mueren en el mundo más de 3.000 personas en accidentes de tránsito. De esas muertes, el 85% se concentra en los países de ingresos bajos y medios, donde los costos de la siniestralidad resultan ya superiores al volumen total de la ayuda recibida para el desarrollo.⁶⁷ En los países latinos, el problema supera claramente la media. Comparemos, en España es el tercer país de Europa donde se produce el mayor número de accidentes de

⁶⁷ Datos de la Organización Mundial de la Salud (2004). En adelante, OMS.

tránsito con víctimas mortales⁶⁸ y Latinoamérica posee la tasa de letalidad más alta del mundo, con 26,1 defunciones/100.000 personas en 2000, de largo superior a Oriente Medio y África Septentrional, con 19,2 defunciones/100.000 personas.⁶⁹ Las muertes causadas por el tránsito aumentarán en promedio más de un 80% en los países de ingresos bajos y medios y si no se pone freno a ello, la siniestralidad se convertirá en la tercera causa de muerte en el mundo en 2020.⁷⁰

Pero en las ciudades, la situación es aún peor. En los países de ingresos altos, los decrementos de accidentalidad conseguidos con arsenales de acciones de seguridad vial son notablemente inferiores a las reducciones en el medio rural o interurbano. En España, el descenso de fallecidos en carretera entre 2003 y 2007 fue del 31%, mientras que en zona urbana la reducción era del 19%.⁷¹ Dentro de ese mismo período, las víctimas en Cataluña, mayor región urbana e industrial de España, se concentraban a razón del 78,5% en zona urbana. Y en los países de ingresos bajos y medios, las víctimas urbanas no paran de aumentar por cómo, en palabras del Presidente Lula da Silva, “en los países en desarrollo, la urbanización rápida y desordenada empeora la situación”. En este sentido, Latinoamérica es más vulnerable si cabe, pues cuenta una de las proporciones de población urbana mayores del mundo.⁷²

No solo cuantitativamente, también el perfil de la siniestralidad es diferente en zona urbana. En zona urbana, los accidentes más frecuentes son el atropello (38% en ciudad y 8% en carretera) y la colisión fronto-lateral (33% en ciudad y 17% en carretera). En la ciudad, la mitad de los accidentes acontecen en intersecciones, pero mucho menos en la carretera (47% en ciudad y 18% en carretera). Las víctimas de accidentes en zona urbana presentan lesiones de menor gravedad (87% de heridos leves en ciudad y 72% en carretera) y una

⁶⁸ Datos de 2007 de la Federación Internacional de Automovilismo

⁶⁹ Datos de Kopits y Cropper (2003). Traffic fatalities and economic growth. Washington, DC: The World Bank

⁷⁰ Previsión de un estudio sobre la carga mundial de morbilidad para 1990-2020 (OMS, 2004)

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Proporciones de población urbana: Latinoamérica 78%, Europa 72%, África 39% y Asia 35% (Herce, 2002)

letalidad también inferior (1,5% fallecidos/accidente en ciudad vs. 6,8 fallecidos/accidente en carretera).⁷³

La especificidad accidentológica de la ciudad emana de características inherentes al fenómeno urbano: la concentración de población, la diversidad de grupos con aptitudes físicas muy distintas (jóvenes y adultos, niños, abuelos y minusválidos), el gran número de desplazamientos diarios y la heterogeneidad de modos. Además, en la ciudad hay una mayor presencia de usuarios vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) que comparten la vía pública con todo tipo de vehículos, los cuales, a pesar de estar regulada por el código de circulación, las normativas municipales y la señalización vial, encuentran en la concurrencia de las circunstancias anteriores una mayor probabilidad de accidente. Ahora bien, frente a ese mayor riesgo, cabe precisar que conlleva menos probabilidades de fallecer o sufrir traumatismos graves que en otros entornos. Quizás sea por esa menor frecuencia de accidentes con víctimas graves, que lo urbano ha sido subestimado por la seguridad vial.

3.3.1.2. Insuficiencias de la disciplina convencional en la ciudad

Si las características de la siniestralidad son diferentes en el ámbito urbano, también las estrategias de lucha contra la inseguridad vial deberían ser diferentes. Por el contrario, la no distinción entre seguridad vial urbana e interurbana ha ocasionado que la legislación se desarrolle en torno a la accidentalidad en carretera, dejando de lado el caso particular de las ciudades. En consecuencia, la administración ha obviado en sus estudios esa especificidad de causas y efectos del medio urbano y generalmente ha abordado el problema desde un modelo de actuación de la carretera basado solo en el control y la sanción, el cual se ha demostrado ineficaz en la reducción de la accidentalidad urbana.⁷⁴

Un plan de seguridad vial en ámbito urbano no puede reducirse a un inventario de unos cuantos puntos negros y un catálogo de soluciones-tipo a aplicar. Primero, porque ello

⁷³ Previsión de un estudio sobre la carga mundial de morbilidad para 1990-2020 (OMS, 2004)

⁷⁴ Arroyo (del), M.: Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana. I Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial, Madrid, mayo de 2008.

tiende a la proliferación indiscriminada de soluciones puntuales cuya efectividad global es bastante incierta y cuyo orden espacial escapa a cualquier estrategia. Segundo, porque en medio urbano la percepción de inseguridad importa casi tanto como los accidentes ocurridos, puesto que merma la calidad de vida y resta oportunidades a los modos más vulnerables⁷⁵. El estudio espacial de la accidentalidad conlleva, además, serias limitaciones metodológicas: los municipios más pequeños no disponen habitualmente de servicios de policía local que registre los accidentes; además, la información estadística detallada puede confundir en municipios pequeños o en lugares con un bajo número de accidentes; por último, no todos los accidentes son registrados. Se estima que la policía registra en general un 50% de los accidentes con víctimas y que los peatones y los ciclistas resultan especialmente subrepresentados.⁷⁶

A pesar de todo, se insiste en aplicar a la ciudad los mismos métodos de la carretera alegando la homogeneización de los criterios de seguridad en recorridos completos, de lo cual solo cabe esperar una securización de las condiciones de circulación del automóvil obviando el resto de relaciones que no impliquen ese medio o incluso restándoles accesibilidad. Los criterios de supresión de barreras arquitectónicas por parte de los planes urbanos de accesibilidad son sencillamente contradictorios respecto de muchos postulados de la seguridad vial. Ese es un importante aspecto, la accesibilidad a edificios, espacios públicos, la permeabilidad de la calle en definitiva, que pone en evidencia que el registro de análisis del enfoque tradicional de la seguridad vial no es apropiado para el medio urbano.

Baste por último señalar la insuficiencia del instrumento principal de la seguridad vial: la señalización. La señalización, incluso aumentando su expresividad con medidas de bajo coste, no es suficiente como guía de lectura del espacio urbano. Para el conductor, las exigencias de ese entorno son mucho más complejas en todos sus elementos: fijos, móviles y variables. Los elementos fijos como las vías son más heterogéneos en su configuración

⁷⁵ Debe considerarse a la vez los puntos reconocidos conflictivos, como aquellos otros que podríamos llamar sensibles, como son las escuelas e institutos, los equipamientos deportivos y lúdicos, los espacios públicos de ocio y encuentro, los perímetros de las zonas peatonales y, en definitiva, todos aquellos lugares de atracción de viajes y en especial los asociados a los ciudadanos más vulnerables.

⁷⁶ La policía solo registra accidentes que haya informado o que lleguen a denuncia. Muchas víctimas no son conscientes de los daños físicos hasta pasado un tiempo y suelen ir por su propio pie a visitarse a centros médicos que en general no llevan un registro de accidentes.

geométrica, fragmentados en un sinnúmero de cruces y la señalización resulta densificada y diversificada en exceso. Los elementos en movimiento se multiplican (peatones, ciclistas, animales, vehículos con aceleraciones distintas, etc.) y ven aumentados sus diferenciales de velocidad. Los elementos variables son más volubles: las pendientes, la luminosidad, el ruido, etc. En definitiva, la lectura del medio debe empezar por la legibilidad de la ordenación del propio espacio urbano, el cual, tras décadas de urbanización automóvil, ha motivado en los países más avanzados un esfuerzo de transformación física del espacio urbano.

3.3.2. Tendencias de la seguridad vial en medio urbano

3.3.2.1. Principios originales de la seguridad vial urbana

Aunque los principios de compatibilización del tránsito a las condiciones ambientales locales fueron concebidos como bien es sabido en Inglaterra a inicios de los años 1960,⁷⁷ fue Holanda el primer país en aplicar desde finales de la misma década una política de tratamiento extensivo de la seguridad vial por áreas.⁷⁸ Primero, en la creación de zonas seguras de juego infantil en áreas residenciales.⁷⁹ Más tarde, a mediados de los años 1990 también con Inglaterra, generalizó las actuaciones al conjunto de la ciudad, consciente de que en medio urbano los lugares conflictivos no se concentraban en unos pocos puntos negros y que el diseño de la calle influía enormemente en la intensidad de las lesiones.

A este cambio del enfoque espacial de la accidentalidad por el tratamiento extensivo que merecía la ciudad, en 1998 añadió un programa de reclasificación y modificación de las vías públicas que establecía una jerarquía con diferentes funciones urbanas y distintos

⁷⁷ Es célebre el informe "Traffic in Towns" que el ingeniero y arquitecto Colin Buchanan elaboró para el Ministerio de Transportes británico y publicó después en 1963.

⁷⁸ Le siguió de cerca Alemania y posteriormente Inglaterra.

⁷⁹ Zonas conocidas como Woonerf en Holanda, Residential Yard y luego Home Zone en Inglaterra, Wohnstrasse en Alemania y Cour urbaine en Francia, las cuales siguen constituyendo hoy en día una de las pocas líneas de investigación y experimentación propias del medio urbano. La Conferencia ChildStreet2005 es un ejemplo.

grados de aceptación del tránsito.⁸⁰ El año siguiente, dos investigadores suecos⁸¹ presentaron una ponencia cuya idea adoptaría su gobierno y rápidamente se extendería: el objetivo “cero víctimas mortales”⁸² como consigna de actuación. Lo interesante del planteamiento es que, a la noción cuantificada de capacidad de tránsito admisible, aportó un primer criterio cuantitativo de la “velocidad de diseño” urbana, pues establecía unos límites para el automóvil en la calle o intersección urbana a fin de que no hubiera víctimas graves en el accidente-tipo. Así, ante el eventual conflicto vehículo-peatón en zona de cruce, prescribía 30 Km/h, y para la colisión lateral vehículo-vehículo en intersección urbana, 50 Km/h.

Más recientemente, Bélgica ha dado una última vuelta de tuerca estableciendo un código de prioridades siempre a favor del modo más débil.⁸³ Aunque no llega a resultados muy distintos en relación a la seguridad vial convencional, interesa el lúcido razonamiento que opone a los criterios de la disciplina. El camión debe adaptar su velocidad al aproximarse a un automóvil; el automóvil al acercarse a una bicicleta y, la bicicleta, al aproximarse a un peatón. Así, a la lógica única de separación o segregación de la disciplina, añade otra lógica de compatibilización que resuelve los ineludibles espacios de contacto entre modos. Otro razonamiento quiere que sean los vehículos que suban a la plataforma de un cruce peatonal, antes que sea el peatón que deba bajar a la calzada. No se trata de penalizar al vehículo, sino de hacer prevalecer la continuidad del espacio del peatón antes que el espacio-calzada, el cual es probable que crucen más peatones que conductores al cabo del día. Y un último postulado, pretende el doble sentido de circulación para las bicicletas en calles vecinales, equiparándolas al peatón y confiriéndoles mayor conexidad y menores rodeos.⁸⁴

⁸⁰ Cabe indicar que esa estrategia de jerarquización del viario según su capacidad ambiental ya fue concebida por Buchanan a inicios de 1960. Buchanan es célebre por las nociones de capacidad ambiental de asunción del tránsito automóvil, pero se le reconocen menos los principios de jerarquización vial y de adaptación tipológica de la calle, seguramente porque su país no fue el primero en aplicarlas.

⁸¹ Tingvall, C. y Haworth, N. (1999). Vision Zero-An Ethical Approach to Safety and Mobility. VI ITE Conference Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000. Melbourne, septiembre de 1999

⁸² Concepto conocido como “Vision Zero” por el título de su ponencia.

⁸³ Se trata del planteamiento llamado “Code de la rue”, por oposición al nombre en francés “Code de la route” como se conoce el código de circulación.

⁸⁴ Conexidad e índice de rodeo según la teoría de redes (Dupuy, 1997) aluden, respectivamente, a la cohesión de la red (más o menos mallada) y la rectilineidad de itinerarios.

Actualmente este planeamiento ya es de aplicación legal en la red de orden vecinal en países como Bélgica y Francia.⁸⁵

Hoy resulta claro que no se puede hablar de movilidad segura sin hablar de urbanización. Solo puede haber seguridad cuando el tratamiento del espacio público es claro para todos sus usuarios, cuando la simple observación informa sobre qué y en qué grado es admisible en una calle. Si una vía está bien diseñada, resulta fácilmente comprendida por todos los usuarios, los cuales respetaran naturalmente sus ordenaciones y límites de velocidad. En este sentido, el tratamiento puntual del espacio por parte de la ingeniería de la seguridad vial resulta claramente insuficiente. Insuficiente con sus actuaciones puntuales porque las calles de nuestras ciudades han sido invadidas por el automóvil, referente absoluto del diseño y reparto de la calle; expulsando otros modos y otras funciones, llegando incluso a destruir el espacio público, que es el espacio urbano por excelencia como espacio de convivencia.⁸⁶ Pero no es que el automóvil sea el enemigo de la ciudad, sino que no hemos sabido limitar su uso a un espacio determinado, de adecuar sus canales de circulación al resto de funciones y requerimientos de organización de la ciudad.

3.3.2.2. Principales líneas de actuación institucionales

Conviene indicar las principales pautas generales de actuación, sobre lo cual razonar y contextualizar la propuesta de este artículo. Pues, a pesar de los avances actuales en el conocimiento de la seguridad vial en medio urbano, son muy pocos los países que realizan una aplicación generalizada de ellos. Prácticamente todos los países poseen uno o más organismos encargados de la seguridad vial general. Sus funciones son muy variables⁸⁷ y las actuaciones derivan directamente del estado del arte en el propio país. Sin embargo, la planificación de la seguridad vial no se ha hecho extensiva del todo; hasta la fecha, pocos países de ingresos bajos o medios se han fijado objetivos de reducción de la accidentalidad,

⁸⁵ En Francia, el Decreto 2008-754 de 30 julio modifica una decena de artículos del código de circulación.

⁸⁶ Herce, M. (2007). El carrer i la mobilitat. En Herce, M (Comp.). L'espai urbà de la mobilitat. Barcelona: Edicions UPC, 207, pág. 8.

⁸⁷ Son comunes la recopilación de estadísticas, el análisis de datos, la investigación de accidentes específicos, la realización de medidas de bajo coste y las campañas educativas.

debido a la limitación de recursos y la pobreza de sus registros estadísticos. Menos países, todavía, contribuyen al estudio del problema. Los temas comunes a destacar son, desde el punto de vista cognitivo, el sistema vía-vehículo-conductor; metodológicamente, las auditorías de seguridad vial y la mejora de las técnicas de análisis de accidentes y, proyectualmente, el diseño de medidas de bajo coste. Con ello, es prácticamente inexistente una dinámica de estudio internacional específica sobre el medio urbano, más allá de la actividad temática⁸⁸ de algunos, muy pocos.

Los principales organismos internacionales desempeñan una labor moderada en la materia y en particular en la dimensión urbana, sin aportes significativos en legislación, investigación o promoción de realizaciones concretas. Las Naciones Unidas reconocen que la seguridad vial es un asunto grave para el desarrollo de los países de ingresos bajos o medios, por los costos sociales de los accidentes y el impacto sesgado sobre los más pobres. En ellos propone impulsar planes nacionales, la cooperación regional y la difusión de soluciones; pero obvia la transferibilidad de esas soluciones propias de países desarrollados o la especificidad del medio urbano.⁸⁹ La Organización Mundial de la Salud muestra un enfoque muy concienciado del problema y apunta correctamente hacia planteamientos a largo plazo que implican los usos del suelo y el diseño de las vías. En cuanto a la Comisión Europea, centra sus acciones mayoritariamente en la carretera, sobre todo en las redes transnacionales. En el ámbito urbano, realiza una función meramente testimonial de difusión de los principios y experiencias más avanzados. Sus acciones institucionales son nulas en el campo legislativo y, en la promoción de la investigación impulsó un proyecto de investigación urbano (DUMAS Project) que finalizó en 2000. Actualmente recolecta y explota someramente estadística de los estados miembros.⁹⁰

Es en Europa donde tradicionalmente más han investigado y experimentado en seguridad vial, aunque solo en unos pocos países, no todos en la misma dirección, y menos aún en lo urbano. Los países nórdicos han aportado recientemente planteamientos conceptuales

⁸⁸ Actividad sobre temas o lugares específicos como las zonas de juego vecinales “woonerf” o la bicicleta.

⁸⁹ Transport Review (noviembre de 2008), de la United Nations Economic Commission for Europe bajo el título Road Safety.

⁹⁰ Herce, M. (2007). El carrer i la mobilitat. En Herce, M (Comp.). L'espai urbà de la mobilitat. Barcelona: Edicions UPC

innovadores en la seguridad de la carretera; pero son otros países más urbanizados como Inglaterra u Holanda quienes han abordado mejor la especificidad del medio urbano y llevan recorrido un largo camino en el tratamiento integral o extensivo de la ciudad. La protección ambiental del tránsito por zonas y la adaptación de su espacio viario a otros modos son principios que llevan aplicando desde hace varias décadas, mientras entre el resto de países europeos, Alemania, Bélgica, Suiza, Francia e Italia les siguen de cerca y los demás siguen de más lejos. En Latinoamérica, se ha experimentado muy poco en actuaciones por áreas más allá de la peatonalización de centros, aunque expertos afirman que devendrán particularmente necesarias en esos países.

Si desde décadas atrás se conoce la influencia del diseño de la calle en la seguridad vial urbana e incluso se cuenta con abundante literatura sobre referentes técnicos de diseño, ¿por qué no se ha generalizado un enfoque específicamente urbano? Investigaciones recientes señalan que ello no es suficiente frente a las deficiencias técnicas y metodológicas de la disciplina tradicional⁹¹ y apuntan a la integración de los agentes tradicionales dentro de la acción pública local como requisito ineludible. Pero a ello se opone la fragmentación institucional y las inercias profesionales existentes, que influyen las decisiones técnicas e impiden la constitución de una competencia transversal en materia específica de seguridad urbana. En Cataluña por ejemplo, coexisten en el ámbito local planes de movilidad, planes de accesibilidad, planes viarios o de circulación, planes específicos de ciertas áreas y recientemente el gobierno ha impulsado planes locales sectoriales de seguridad vial.⁹² Esa fragmentación se refleja en una multiplicidad de agentes, procesos de acción y niveles técnicos que con frecuencia coexisten separadamente en la acción local.

El nivel de intervención más común suele ser el de las actuaciones técnicas estándar⁹³ sobre la infraestructura viaria a partir del diagnóstico de la accidentalidad o la presión social. Este nivel es el más profesionalizado pues suele asociarse a los agentes o al registro técnico de la

⁹¹ Fleury et al.: Research projects on the integration of road safety in urban management. Workshop de la asociación International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety (ICTCTS), Nueva Delhi, 2000.

⁹² En España, el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 obviaba la dimensión urbana pero recientemente la Dirección General de Tráfico pretende impulsar planes locales sectoriales de seguridad vial a imagen de Cataluña a través de un plan tipo que está en redacción.

⁹³ Denominadas también con el nombre genérico de “medidas de bajo coste”.

disciplina general, pero no responde adecuadamente a la especificidad urbana y apenas plantea espacios de transversalidad. Puede asimismo coexistir con un segundo nivel menos frecuente de jerarquización ambiental de la trama viaria en coordinación con los servicios del urbanismo, lo que puede llevar a un cierto replanteamiento de aspectos del diseño de ciertas calles y a un tratamiento por áreas. No obstante, ciertos países han llegado a un tercer nivel de integración de la seguridad vial en procesos de gestión urbana integral, asociándolo al modelo de desarrollo local en conjunción con las demás políticas urbanas sectoriales e incluso dinámicas estratégicas de partenariado. Respecto de los casos europeos que han intentado dicha integración,⁹⁴ cabe precisar que partían de dinámicas preexistentes de coordinación del planeamiento urbanístico con el planeamiento de la movilidad.

3.3.2.3. Hacia la integración de la seguridad vial urbana en el planeamiento local

Si la legibilidad del espacio público es condición necesaria para la adaptación de los comportamientos de los usuarios, las soluciones puntuales de la seguridad vial no pueden ser substitutivas de la transformación extensiva de ciertas áreas. Por otro lado, la relación entre seguridad y movilidad sostenible parece recíproca: la planificación de la movilidad tiene un efecto estructurante sobre las condiciones de la seguridad por actuar sobre las pautas mismas de la movilidad y, simultáneamente, ese planeamiento precisa de seguridad vial como condición primera del traspaso modal a los modos más vulnerables. Esa exigencia de transformación física de la ciudad y de integración con la planificación de la movilidad llevó a los países más avanzados a plantear la integración de la seguridad vial en el planeamiento local. Resultaba claro que la seguridad era un tema transversal que precisaba de un enfoque integral y la acción local ofrecía el conocimiento del medio, el potencial para una transformación extensiva y el espacio de coordinación necesarios. El Reino Unido, Francia e Italia optaron por introducirla en el planeamiento local de la movilidad, potenciando sus capacidades de transformación física y exigencias de coordinación con el urbanismo.

⁹⁴ En el apartado siguiente, 2.3, se presentan los casos del Reino Unido, Francia e Italia, y se desarrolla brevemente el caso francés

Una reciente investigación francesa⁹⁵ sobre esas figuras del planeamiento de los tres países⁹⁶ revelaba que la seguridad vial se había constituido como uno de sus tres pilares, junto con la política de movilidad y el tratamiento del espacio viario. Sin embargo esos países han tenido dificultades en la coordinación de los diferentes dominios de la acción local: Francia y el Reino Unido refundaron recientemente el planteamiento original y van por la segunda generación de planes. Veamos con un poco de retrospectiva el caso francés por su mayor afinidad al mundo latino.

En Francia, una atención particular a la preocupación de la seguridad en medio urbano apareció ya en los años 1980. La preocupación por una ciudad más segura produjo una aproximación local de profesiones (arquitectos, ingenieros, planificadores) donde la seguridad vial entra en contacto con el urbanismo. Simultáneamente, la investigación insistía en la necesidad de integrarla en una política urbana integral⁹⁷ y durante los años 1990 se sentaron las bases para ello.⁹⁸ Primero, respecto de la integración de la disciplina en el planeamiento desde un punto de vista técnico, en particular mediante experiencias de jerarquización ambiental del viario y el estudio del uso concreto del espacio por los usuarios. Más tarde, estudios que demostraron la desarticulación de los agentes de la disciplina respecto de la acción local llevaron a la legislación a integrarla explícitamente como una de las exigencias primeras del planeamiento local de la movilidad. Consciente de que es condición necesaria para cambiar las pautas de la movilidad a favor de los modos más vulnerables, la ley SRU⁹⁹ obligó en 2000 al planeamiento a coordinar seguridad vial y urbanismo para abordar soluciones estructurales de carácter extensivo, que pasan por la jerarquización del viario y la adaptación tipológica del diseño de la calle. Todavía no hay las primeras evaluaciones de esa última generación de planes.¹⁰⁰

⁹⁵ Institut National de Recherche sur les transports et leur Sécurité, accesible en www.inrets.fr.

⁹⁶ Los Plans de Déplacements Urbains (PDU) en Francia, los Piani Urbani del Traffico (PUT) en Italia y los Local Transport Plans (LTP) en el Reino Unido.

⁹⁷ Ferrandez, F. y Fleury, D., (1985). Les études globales de sécurité en ville, Coloquio Evaluation 85, Organisme National de Sécurité Routière, París, mayo de 1985, pp. 101-109

⁹⁸ OCDE (1990), Gestion intégrée de la sécurité routière en zone urbaine. Recherche en matière de transport routier et intermodal. París

⁹⁹ Dentro la legislación francesa, La ley SRU hace responsabilizarse plenamente de la seguridad vial al planeamiento local a partir de 2000, con una primera fecha límite en 2003 para actualizar los planes que posteriormente se prolongó a 2006.

¹⁰⁰ Offner (2002) y el CETUR (www.cetur.fr) ofrecen un análisis de la generación de planes anterior.

3.3.3. Aporte de la disciplina a un enfoque urbano integrado de la seguridad vial

3.3.3.1. Las medidas de bajo coste como referente proyectual del nuevo diseño del espacio viario

Frente al enfoque convencional de la disciplina centrado en la accidentalidad y las medidas técnicas puntuales propias de un modelo de carretera, aparece otro registro técnico y metodológico específicamente urbano que resulta impuesto por el enfoque integral propio de la evolución de la acción local. Ese nuevo enfoque establece medidas urbanísticas extensivas de gestión y reordenación del espacio viario como solución estructural de la adaptación del comportamiento de todos los usuarios al medio urbano. Medidas, cuyos principios originales se remontan a más de cuarenta años atrás pero que la fragmentación de disciplinas y las inercias profesionales han mantenido latentes. Quizá el primer principio sea algo más acuñado por el uso que el planeamiento de la movilidad haya extendido con buenos resultados. La tipificación la trama urbana admitiendo diferentes grados de admisión del automóvil según criterios de compatibilización con el resto de modos y funciones urbanas, deviene el primer paso de la reorganización de las redes de la movilidad. Sin embargo, la reconstitución del medio físico y técnico de otros modos de movilidad, alienados por el automóvil en el diseño de la calle durante más de medio siglo, exige un esfuerzo de reforma urbanística menos alentador, en el cual la disciplina, no obstante, tiene mucho que aportar.

Efectivamente, a pesar de las críticas al enfoque metodológico de la disciplina convencional y la limitación de sus instrumentos de actuación frente a la complejidad de la ciudad, son innegables sus aportaciones técnicas y metodológicas al medio urbano. Cabe recordar que las primeras actuaciones de la disciplina en la ciudad aparecen ya desde finales de los años 1970 en la protección ambiental de los centros históricos y, posteriormente, han ido dando lugar a las numerosas técnicas actuales de restricción de

acceso y de moderación de la velocidad¹⁰¹ que han permitido una reconstitución cualitativa del diseño urbano y las condiciones de vida ciudadana. Pero no solo eso. Actualmente se está produciendo un cambio importante pero poco percibido en su función urbana, pasando de meros dispositivos de gestión circulatoria a una función articuladora en la ordenación de la calle. La especialización del espacio viario en canales de movilidad, propia de la reforma tipológica actual de la calle, se está efectuando mediante técnicas análogas de actuación con los instrumentos de ordenación convencionales de la disciplina como son el trazado geométrico, los separadores físicos entre espacios especializados, el tratamiento de las diferentes superficies y el mobiliario urbano.

No obstante, en la concepción actual de tales medidas no está habiendo un cambio paralelo al del tratamiento extensivo de la seguridad, todavía diseñadas dentro de una lógica individual e independiente como acciones correctoras puntuales. Con demasiada frecuencia se reduce ese diseño a la transposición de las formas existentes por secciones catalogadas y ajuste geométrico mediante parámetros ajenos al contexto. Ese enfoque fragmentado del espacio urbano concibe sus actuaciones únicamente como separación de espacios, imposibilitando la evolución del registro de diseño de la disciplina hacia una función superior de articulación del espacio viario. En efecto, la segregación de la calle en canales de movilidad confiere una importancia esencial a los ineludibles puntos de contacto y transferencia, porque atañen plenamente a las condiciones generales de funcionalidad de la movilidad y en particular la organización multimodal del transporte. Si bien la disciplina puede aportar un capital inestimable en el diseño tipológico de soluciones de enlace seguras, ello requiere un esfuerzo doble: hacia un análisis extensivo de la seguridad como atributo continuo del espacio urbano y hacia un enfoque integral del conjunto de modos y funciones de la calle.

Si la jerarquización de la trama viaria no se realiza solo con criterios únicamente funcionales de la red obviando la función urbana de las calles, del mismo modo, el diseño de esos espacios de articulación funcional de los distintos canales de movilidad debe

¹⁰¹ Estrechamientos y elevaciones puntuales de calzada, desalineación de la traza, cambios de pavimentos, etc.

responder a demás funciones urbanas y en particular su efecto sobre la convivencia entre vida local y circulación. Un planteamiento global de este tipo permitiría incorporar al análisis de la disciplina otras importantes funciones de la calle que han sido olvidadas en un contexto de exacerbamiento de los requerimientos de la circulación: funciones asociadas a las relaciones con la organización de la edificación, el paso de las redes técnicas de servicios y demás funciones de relación social, lo cual solo puede aproximar la disciplina hacia la integración de la seguridad vial en el planeamiento y la gestión locales.

3.3.3.2. Análisis de medidas de bajo coste como soluciones tipológicas de la articulación del espacio viario

En la Universidad Politécnica de Catalunya, la Sección de Urbanismo de la Escuela de Ingenieros de Caminos está llevando a cabo una investigación sobre las medidas de bajo coste de la seguridad vial a un doble registro, funcional y urbanístico, caracterizando las diferentes variedades tipológicas de las medidas en relación al contexto urbano con diversos parámetros típicamente urbanísticos sobre el problema, la actuación y su impacto urbano.¹⁰² El objeto del estudio es explorar las posibilidades de las soluciones tipológicas existentes de las medidas de bajo coste como referentes proyectuales de la articulación del espacio viario. Más allá de las prestaciones funcionales de los diseños en términos de eficacia y eficiencia, el análisis privilegia la integración urbana de las soluciones a través del estudio de cuatro aspectos clave:

- a) La seguridad que ofrece el diseño tipológico en la ordenación del espacio de contacto y transferencia de los espacios-canal de la movilidad que articula.
- b) La consistencia de la solución dentro de un registro de medidas extensivas de gestión y reordenación del espacio viario como solución estructural al problema de la seguridad vial.

¹⁰² Dirección General de Tráfico: Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana. Guía de Apoyo para la actuación local. Madrid: Editorial Dirección General de Tráfico, 2007.

- c) La relación urbana del diseño con el resto de funciones, otras que la movilidad, como la organización del espacio público y la edificación, los servicios urbanos o la relación social.
- d) La transferibilidad a los países de menores ingresos de las soluciones tipológicas de reforma extensiva, así como eventuales variantes alternativas de menor coste.

La investigación partió de una revisión internacional del estado del conocimiento y la práctica en medidas de bajo coste en los países más avanzados en la materia: Estados Unidos, Chile, Gran Bretaña, Suecia, Holanda, Francia y la región de Cataluña (España). Tras lo cual, efectuó una selección de casos de estudio de esos países, siempre basados en intervenciones reales publicadas por los principales organismos nacionales de seguridad vial.¹⁰³ Su análisis produjo 76 fichas que requirieron 9 meses de trabajo de compilación, traducción y maquetación. Cada ficha incluye, además de la descripción textual del análisis, 21 variables de clasificación que conforman una base de datos. Ello constituye una primera aportación a la disciplina, pues, más allá de los catálogos de soluciones-tipo descontextualizadas, sin costes reales ni evaluación cuantificada, hay muy pocos estudios de rigor científico sobre las medidas de bajo coste en medio urbano;¹⁰⁴ la mayoría se centran en la reducción de la accidentalidad obviando estudios-micro de su funcionalidad y aún menos sobre demás funciones urbanas. A partir de ese inventario se ha caracterizado una selección de once problemáticas-tipo de la seguridad vial en medio urbano que presenta las diversas soluciones tipológicas asociadas y sus variantes, junto con valores generalizados de coste y de eficacia.¹⁰⁵

¹⁰³ El origen de los casos de estudio es, para Estados Unidos: Federal Highway Administration (FHWA) y Pennsylvania Department of Transportation; Chile: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET); Gran Bretaña : Department for Transport; Suecia: Nationaföreningen för Trafiksakerhetens Främjande (NTF); Holanda: Wetenschappelijke Instituut voor Verkeersveiligheidsonderzoek (SWOV); Francia: Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA); Cataluña: Diputació de Barcelona

¹⁰⁴ Rune Elvik & Truls Vaa: El manual de medidas de Seguridad Vial. Madrid: Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), 2006.

¹⁰⁵ A saber, las once soluciones tipológicas caracterizadas son: 1) Medidas de reordenación de cruce en medio urbano; 2) Medidas de reordenación de intersección en medio periurbano; 3) Medidas para la canalización de movimientos de los vehículos; 4) Medidas para mejorar la visibilidad de los conductores; 5) Medidas reductoras de velocidad de los vehículos en medio urbano y periurbano; 6) Medidas específicas de reducción de velocidad en entrada de población; 7) Medidas de adecuación de paradas de autobús; 8) Medidas de protección para peatones y ciclistas; 9) Medidas de gestión de plantaciones urbanas; 10) Medidas en la mejora del camino escolar; y 11) Medidas de integración de travesía urbana.

Actualmente está comenzando la segunda parte del estudio sobre el análisis de la integración urbana de los diseños estudiados y su transferibilidad a los países de menores ingresos.

3.4. DERECHO DE LA CIRCULACIÓN

Teniendo ya un concepto del contenido de tránsito y seguridad vial, podemos referirnos a su sustento legal, comenzando por lo que en doctrina se denomina Derecho de la Circulación Terrestre o Derecho del Tránsito.

Entre las garantías que contienen y aseguran la gran mayoría de las Constituciones Latinoamericanas se encuentra el derecho de transitar de sus ciudadanos. Así, por ejemplo, que al decir del Dr. Germán Bidart Campos, equivale a la llamada libertad de locomoción o circulación o movimiento, como proyección de la libertad corporal o física.¹⁰⁶

En efecto, la libertad corporal incluye el desplazamiento y traslado del individuo, tanto como su residencia o domicilio dentro del país y el de circular como el de permanecer en donde elija, todo lo cual constituye el *derecho de transitar*. En igual sentido se expresan otras Constituciones Latino americanas. Este desplazamiento se ha valido históricamente, en todas nuestras naciones, de medios que lo facilitaban, animales primero y artefactos mecánicos luego sobre la tierra y el agua y últimamente por el aire. De aquí que el derecho de transitar se manifiesta no solamente en su mero aspecto físico o corporal, sino en el sentido amplio de la circulación. Conocido este principio general, pasaremos a analizar las restricciones que, derivadas de razones de Interés General u Orden Público, limitan y regulan su ejercicio.

Ningún derecho es absoluto como señala Goñi en su Derecho y Técnica de la Circulación:¹⁰⁷ “Ya no existe un derecho ilimitado de libre circulación, sino que

¹⁰⁶ Bidart Campos, Germán: Derecho Constitucional de la Libertad, edit. Ediar, Buenos Aires, 1963.

¹⁰⁷ Miguel López-Muñiz Goñi: Derecho y técnica de la circulación, Volumen 2, Editorial Gesta, 1964.

prácticamente esta facultad, esta libertad civil de locomoción, ha quedado notablemente restringida; *no puede circular el individuo por donde quiere*, sino por las vías correspondientes; *ni en lo que quiere*, pues el vehículo que utiliza debe reunir determinados requisitos; *ni cuando quiere*, pues el mismo ciudadano, para conducir, debe cumplir previamente determinados trámites. El derecho omnímodo por el que claman los individualistas, ha quedado una vez más limitado y sacrificado por el bien común y por la seguridad de los demás”. El bien jurídico fundamentalmente protegido por el Derecho de la Circulación, es la *seguridad del usuario*, tanto física (en cuanto a prevención de accidentes), como jurídica. En aras de este bien común, que es la seguridad de los demás y la propia, es que la sociedad, a través del Estado, regula los principios y requisitos que conforman las mentadas *Garantías Constitucionales*, dentro de una normativa que limita y obliga al beneficiario de ellas, es decir, al ciudadano.

CAPÍTULO IV
(FUNDAMENTOS FACTICOS Y JURÍDICOS)
4. FUNDAMENTOS FACTICOS Y JURÍDICOS PARA
INCORPORAR LA SANCIONES A PEATONES
QUE RESULTEN RESPONSABLES EN
ACCIDENTES DE TRANSITO

4.1. CULPA EXCLUSIVA DEL PEATÓN

En cualquier caso, los peatones involucrados en los accidentes de tránsito son señalados comúnmente como responsables únicos de dichos eventos.

4.1.1. Concurrencia de eventos

Se hace énfasis en el siguiente concepto jurídico por considerarlo de gran importancia a la hora de hablar sobre culpabilidad de los peatones.

En accidentes de tránsito, configura culpa exclusiva del peatón el cumplimiento simultáneo de las siguientes 3 condiciones:

- El conductor no podía verlo.
- El peatón se movió rápido e inesperadamente haciendo inevitable el choque.
- El conductor no violó ninguna norma.

Generalmente, los accidentes de tránsito son el resultado de la combinación de múltiples factores y protagonistas. En materia de responsabilidad, exceptuando fuerza mayor y caso fortuito, vale recordar los siguientes aspectos básicos referidos al peatón, los conductores y la administración pública.

4.2. RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN

Para deducir responsabilidad del peatón, es preciso que entre su comportamiento y el evento dañoso exista un nexo tan riguroso de causalidad que lleve a la conclusión de que el evento mismo no se habría realizado, o que las consecuencias habrían sido menos graves en ausencia del aludido comportamiento.

Aspectos especiales de la culpa aplicables a peatones y conductores

- Negligencia: falta de atención, distracción, omisión de deberes.
- Impericia: incapacidad técnica para afrontar con éxito las situaciones difíciles del tránsito.
- Imprudencia: excesiva confianza en la propia habilidad. No prevé el peligro o, previéndolo, no hace todo lo posible por evitarlo.
- Inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes.

Responsabilidad de la Administración Pública:

- Daños causados por defectos de construcción en las vías públicas.
- Daños provenientes de la ejecución de trabajos públicos en las vías.
- Daños ocasionados por negligencia de la Administración Pública en la colocación oportuna y adecuada de señales de tránsito en las vías.
- Expedición irregular de licencias de conducción.
- Daños producidos por vehículos de propiedad de la Administración Pública.

4.2.1. La Responsabilidad sin Culpa

“Se considera que toda persona debiera garantizar o tener garantizados sus actos, pues cualquier actividad, desarrollada por el hombre, puede tener como consecuencia un resultado dañoso que debe ser reparado”.¹⁰⁸

¹⁰⁸ González Herrera, C. (1984). La Responsabilidad Civil en los accidentes de tránsito e indemnización. (pp. 27) Trabajo de grado, Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa Rica, San Pedro, Costa Rica. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 1310)

4.2.2. Teoría del Riesgo

En el funcionamiento o prestación de los servicios públicos directa o indirectamente prestados por la Administración, como su titular, ésta debe asumir los daños resultantes del riesgo creado, en interés de la realización de estos servicios públicos, con independencia de toda culpa objetiva o subjetiva con base en la teoría de la responsabilidad por riesgo, en que necesariamente hay que determinar la relación entre causa y efecto, sea entre el perjuicio y la actividad que lo produjo. De esta forma, a pesar de que la actividad haya sido correcta el ente público es responsable por haber creado el riesgo que ocasionó el daño o perjuicio.¹⁰⁹

4.2.3. La culpa de la víctima

La culpa de la víctima como causa exonerante "tiene su razón de ser en que la víctima no puede pretender encontrar una causa de reparación en su propia culpa". Si existe de su parte una falta voluntaria, la cosa es evidente. Si no es culpable más que de una simple imprudencia o negligencia, igualmente exonera a la Administración, pues no puede hacer recaer sobre ésta el daño que proviene de su culpa. Así lo ha expresado:

"Sí la causa inmediata o determinante de un accidente radica en la imprudencia grave de la víctima o en su negligencia inexcusable, la parte demandada queda exenta de responsabilidad, ya que en uno y otro supuesto es el perjudicado quien ha determinado su propio daño".

Debe entenderse que se trata de una culpa y no de un hecho de la víctima ya que, por ejemplo, si un niño o un alienado resulta herido a consecuencia de un acto que ha realizado inconscientemente, no existe culpa de su parte y sin embargo su hecho ha causado el daño, el cual debe ser reparado por el Estado en el tanto que le sea imputable según el hecho

¹⁰⁹ Hidalgo V, Jorge (1984). Causas eximientes de Responsabilidad de la Administración. Revista Estudiantil de Investigaciones Jurídicas, (Año 1, N° 1), pág. 84.

mismo. Así se exonera el autor aparente del daño, justificándose en una cuestión de inimputabilidad.¹¹⁰

4.3. REGLAS DE PRIORIDAD Y PRESUNCIONES EN LA CULPA DEL PEATÓN

Para analizar y atribuir las responsabilidades consecuentes en todo accidente de tránsito ocurrido en carreteras (concesionadas o libres de peaje) o arterias urbanas, en el que hayan intervenido un peatón¹¹¹ y un vehículo de motor, debemos necesariamente recurrir en forma preliminar a ciertas pautas o principios (prioridades y presunciones¹¹²) de origen legal y/o de creación doctrinaria o pretoriana, los que nos servirán de guía¹¹³. A saber:

4.3.1. Regla de prioridad de paso

En zonas urbanas el peatón goza de prioridad de paso respecto del automóvil siempre que cruce lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; ocurriendo lo contrario en aquellos lugares alejados de las ciudades y pueblos (rutas, semiautopistas y autopistas), en los que la preferencia corresponde a los automotores.¹¹⁴

¹¹⁰ Hidalgo V, Jorge (1984). Causas eximientes de Responsabilidad de la Administración. Revista Estudiantil de Investigaciones Jurídicas, (Año 1, N° 1), pág. 87.

¹¹¹ “Peón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos”. (Conf. CABANELLAS, Guillermo, Diccionario de Derecho Usual, Sexta edición totalmente corregida y actualizada, Bibliográfica Omeba, Buenos Aires, 1968, pág. 260). Aunque señala Tabasso que con claro fin tutelar, el AECV (Acuerdo Europeo de Circulación Vial – Ginebra – 1 de mayo de 1971) agregó al art. 1 de VIE-S/68 (Convención de Señalización Vial – Organización de las Naciones Unidas – Viena, 8 de setiembre de 1968) correspondiente a definiciones: “Son asimiladas a los peatones las personas que empujan o tiran un coche de niño, de inválido o enfermo, y todo otro vehículo de pequeña dimensión sin motor, aquellos que se conducen de mano o marchando con un ciclo o ciclomotor y también los inválidos que se desplazan sobre una silla rodante movido por ellos mismos o circulan conducidos al paso”. (TABASSO, Carlos, Derecho del Tránsito..., op. cit., pág.

698). De lo que surge que el clásico, limitado y porque no discriminatorio concepto de peatón, se ha ensanchado considerablemente, incluyéndose también a los discapacitados motrices -o de otro tipo, por supuesto-, y por anexión a las personas que cuidan de ellos al momento del accidente. Por lo que dicha ampliación conceptual que debe tenerse en cuenta a la luz del examen de un caso concreto, nos permite incorporar al peatón y demás personas enumeradas dentro de la categoría de usuario vial (independientemente de que en carreteras concesionadas el peatón no pague peaje), con similares derechos y obligaciones que los usuarios que circulan en vehículos de motor.

¹¹² Comenta Tabasso que por la aplicación de dichos beneficios “no se excusa incondicionalmente al peatón de sus deberes, lo cual equivaldría a impulsarlo al suicidio, sino, manteniendo las exigencias a su respecto, se consagra al extremo al productor del riesgo para que cumpla los suyos, entre los cuales está evitar el siniestro mismo, porque de ello depende la incolumidad física de aquel. Concebido así, el principio de defensa no obsta a que en el juicio el juez valore la contribución causal que pueda haber hecho el infortunado a su propio infortunio a los efectos de dividir la responsabilidad emergente, TABASSO, Carlos, Derecho del Tránsito – Los Principios, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, págs. 700

¹¹³ Pirota, Martín Diego: Compendio jurisprudencial sobre accidentes de tránsito en carreteras y autopistas, Rubinzal-Culzoni, 2003, págs. 421/454.

¹¹⁴ Ello se debe a que resulta más frecuente la presencia de peatones en los pueblos y ciudades, en donde por lógica se le exige el conductor un mayor grado de atención; que en las zonas rurales, en las que los peatones no suelen abundar, constituyéndose en obstáculos

4.3.2. Regla de marcha y cruce de calzada

En zonas urbanas el peatón debe transitar únicamente por la acera o vereda u otros espacios habilitados a ese fin; y en las intersecciones al cruzar la calle debe hacerlo por la senda peatonal.¹¹⁵ Excepcionalmente, puede transitar por la calzada. Mientras que en zonas rurales,¹¹⁶ debe caminar “por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitará por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portará brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.¹¹⁷ El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos. En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada”.

4.3.3. Regla de prohibición de circulación

En autopistas¹¹⁸ y semiautopistas¹¹⁹ no pueden circular peatones¹²⁰; estando obligado el peatón que desea atravesar la carpeta asfáltica al uso de sendas peatonales que cruzan a distinto nivel la calzada, si éstos existieran.¹²¹

4.3.4. Regla in dubio pro peatón (en caso de duda hay que estar a favor del peatón)

“El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito”. Aclaremos que las presunciones son *iuris*

móviles cuasi imprevistos para los automovilistas. Así indican con acierto Trigo Represas y Compagnucci de Caso que la figura del peatón distraído (o desatento o desaprensivo) como riesgo propio de la circulación automotriz, rige en los centros urbanos pero no en las zonas rurales (conf. Boletín CNECC, 2° bim. 1987, N° 70)

¹¹⁵ El sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta

¹¹⁶ Sólo en carreteras de doble mano o vía de circulación (una de ida y otra de vuelta)

¹¹⁷ “Tomazo, Antonio Cruz y otra c. Brallard, Roberto Osvaldo y otros s. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/tomaso.htm

¹¹⁸ una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes

¹¹⁹ un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril

¹²⁰ Maciel, Elsa Elvira y otros c. Transportes LLMV S.R.L. y otro s. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/maciel.e.htm

¹²¹ TABASSO, Carlos, Derecho del Tránsito – Los Principios, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, págs. 698.

tantum, es decir, que admiten prueba en contrario por parte del conductor, quien podrá deslindar su responsabilidad acreditando la ruptura del nexo causal mediante la prueba del caso fortuito, la culpa de la víctima (peatón) o de un tercero por quien no debe civilmente responder.¹²²

4.3.5. Regla del favor debilis o peditis

El peatón goza de una suerte de favor debilis, porque entre otras razones es el que en el tráfico corre mayor peligro; “es quien padece con mayor grado de indefensión un desorden del que también es causante”;¹²³ es paciente del riesgo creado por terceros en una actividad desarrollada en beneficio personal de éstos.¹²⁴ Enseña el autor uruguayo Carlos Tabasso que: ‘Recuerde que a los peatones no se les expide licencia, no tienen exigencias de salud, ni de edad ni de conocimientos. La responsabilidad del conductor es mayor que la del peatón; el vehículo por su mayor peso, velocidad y capacidad destructiva, puede matar o invalidar Toda persona puede ser peatón, cualquiera sea su condición física o psíquica. Sin embargo, todo conductor de vehículos debe poseer un estado físico y mental que le habiliten para dicha tarea’. Se ha dicho que hay distintos tipos de peatones, ofreciendo cada uno de ellos características y riesgos particulares, en atención a las condiciones personales y situación en que se encuentran frente al automovilista: jóvenes, ancianos, niños, con problemas en la vista, discapacitados físicos y/o psíquicos, personas en estado de ebriedad o bajo el efecto de las drogas, peatones suicidas, trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada, concentraciones de personas.¹²⁵

Habiendo expuesto los principios ut supra enumerados, se interpreta que siempre y cuando el peatón cumpla con las exigencias legales, en principio gozará de los beneficios a su favor, y en consecuencia la responsabilidad será del automovilista.

¹²² MOSSET ITURRASPE, Jorge - ROSATTI, Horacio Daniel, Derecho de Tránsito, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1995, pág. 49

¹²³ TABASSO, Carlos, Derecho del Tránsito – Los Principios, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997, págs. 695.

¹²⁴ *Ibidem*, pág. 697.

¹²⁵ Casos en que se genera automáticamente la responsabilidad exclusiva y excluyente del peatón en el hecho. REGLERO CAMPOS, L. F.: “Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro”. 2ª edición. Aranzadi Thomson. Navarra 2007.

Por el contrario, rápidamente se advierten las situaciones en las que nacerá la culpa¹²⁶ del peatón por violación de los postulados básicos, perdiendo en consecuencia el peatón víctima del daño las prioridades y presunciones a su favor, por haber asumido en el hecho un riesgo altísimo que supone poner en juego nada menos que su propia vida y también la de terceros (automovilista), en un ámbito en el que por su estructura el uso es privativo y exclusivo para vehículos de motor,¹²⁷ y restringido para peatones.¹²⁸ Aunque de más está decir, que no obstante la acción culposa del peatón que transgrede los principios que goza en su favor, los que son analizados a priori por el juzgador, se deberá evaluar en cada caso concreto¹²⁹ la contribución causal de dicha acción en el resultado dañoso.¹³⁰

Pero siempre deberemos tener en cuenta la previsibilidad de los riesgos tanto por parte del conductor como del peatón en el caso concreto, ya que la misma puede variar de un supuesto a otro, de conformidad a las condiciones geográficas del lugar de ocurrencia del impacto (urbano o rural), flujo de tránsito, grados de peligrosidad o siniestralidad conocidos y ponderados, debiendo medirse el deber de previsión exigido al conductor o chofer profesional conforme a los parámetros de corte subjetivo y con ajuste “a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar”, siendo notorio que no será igual el tratamiento de la responsabilidad de los partícipes en el siniestro según que el mismo haya sucedido en una autopista urbana, en una ruta interurbana, en una carretera en zona rural o zona desértica, en una calle o avenida urbana, etc.. Por lo que de acuerdo a ello, la previsibilidad (respecto al cruce de peatones) reclamada al automovilista será mayor en vías situadas en áreas urbanas e interurbanas y menor la exigencia en autopistas, semiautopistas y vías rápidas de circulación que permiten desarrollar velocidades elevadas y en las que los

¹²⁶ LÓPEZ DEL CARRIL, Gonzalo, Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación. El rol de los concesionarios viales, Ed. La Ley, Buenos Aires, 1999, pág. 116).

¹²⁷ Así como el uso de las aceras y veredas está reservado exclusivamente al uso de peatones.

¹²⁸ MEILIJ, Gustavo, Accidentes de tránsito. Efectos jurídicos, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1991, acápite 168, 169, pág. 78

¹²⁹ Rodeado de las diversas y particulares circunstancias que tiñen cada situación fáctica. Así se deberán tener en cuenta los siguientes factores: iluminación existente en lugar del accidente; importancia y caudal de tránsito de la vía de circulación que atravesaba el peatón; entre otros.

¹³⁰ Así algunas legislaciones de tránsito establecen que: “En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados” (conf. Código de Tránsito de la República de Bolivia, art. 77). “Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo” (conf. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre de la República del Perú, art. 24.5). “La circulación de peatones en contravención de cualquiera de las reglas de este capítulo se considerará imprudencia por parte del mismo y lo hará responsable de cualquier daño o perjuicio que cause” (conf. Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, art. 64).

peatones son de extraña, imprevista o infrecuente aparición. Ocurriendo a la inversa con el peatón, a quien se le exigirá más previsión en éstos últimos caminos que en las arterias de las ciudades y pueblos que por estar más adaptadas (trazadas o diseñadas) para el uso peatonal la presencia frecuente de personas que se trasladan caminando constituye un peligro normal del tránsito viario.

Ahora bien, circunscribiendo nuestro análisis a los casos de daños sufridos por peatones en carreteras, de pronto se nos ocurre que algunas de las ocasiones fácticas que pueden generar la responsabilidad civil de la autoridad con competencia sobre la vía son: cualquier defecto material (verbigracia: roturas, baches, pozos, hundimientos, depresiones, etc.) que presenten las banquetas y/o demás lugares habilitados para el tránsito de peatones,¹³¹ y que provoque la muerte y/o lesiones del caminante al tomar contacto directo con dichas anomalías;¹³² o lo obliguen a transitar o bien sólo pisar súbitamente la cinta asfáltica justo al momento en que se produce el paso de un vehículo;¹³³ falta de advertencia al peatón por parte de la autoridad competente respecto de la prohibición de transitar por autopistas y semiautopistas, y/o los riesgos que importa el peregrinaje por las banquetas de las vías de doble mano (por ej. de noche sin estar provisto de elementos de balizamiento); asimismo, en el ámbito de las concesiones viales,¹³⁴ incumplimiento del concesionario de sus obligaciones de prestación de auxilio médico y/o mecánico en caso de accidente, en nuestro caso, una emergencia médica del peatón,¹³⁵ y de prevención de delitos (asaltos a mano armada) cometidos en las autovías, mediante la implementación de mecanismos y/o dispositivos electrónicos de control o personal de vigilancia en lugares en los que por su

¹³¹ Tal cual como se responsabiliza a la autoridad vial competente por cualquier defecto inherente a la calzada por donde circulan los automotores.

¹³² En este caso el peatón damnificado y/o sus derecho habientes tienen una acción directa contra la autoridad con facultades sobre la vía, por incumplimiento de la obligación de mantenimiento y/o señalización del camino. (ver nota a las voces Mantenimiento o conservación del camino – responsabilidad de la autoridad con competencia sobre la vía (Estado, organismo vial descentralizado y/o ente concesionario vial); Señalización vial – finalidad y/o eficacia y subvoces derivadas, en PIROTA, Martín Diego, Compendio jurisprudencial sobre accidentes..., págs. 293 y ss. y 623 y ss.)

¹³³ TRIGO REPRESAS, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., Tratado de la Responsabilidad Civil, T. III, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005, pág. 783

¹³⁴ WEINGARTEN, Celia – GHERSI, Carlos A., Contrato de peaje – Rutas y autopistas, Ed. Universidad, Buenos Aires, 2000, págs. 101/108

¹³⁵ Como por ejemplo contar con ambulancias provistas de todo el instrumental médico necesario.

lejanía de los centros urbanos favorecen la comisión de actos ilícitos en perjuicio de los usuarios viales (conductores o peatones).¹³⁶

Por último, y analizando la prohibición, repetimos que tanto el Estado como la empresa concesionaria vial según se trate de una vía libre de peaje o concesionada, como autoridad competente y de aplicación, debe garantizar el cumplimiento de la normativa vial, y en consecuencia prohibir el tránsito de peatones por autopistas y semiautopistas, previniendo de esa forma la posible ocurrencia de accidentes generalmente fatales cuando de peatones se trata.

4.4. CONSIDERACIONES JURÍDICAS SOBRE LA CONDUCTA O NEGLIGENCIA DEL PERJUDICADO

Un primer acercamiento al estudio de las secuelas jurídicas que deja la conducta o negligencia del perjudicado, reconocida por doctrina y jurisprudencia como culpa exclusiva de la víctima, hace necesario ponderar las circunstancias que rodean a la conducta desplegada por la víctima culpable de su propio daño. En este sentido, cabe poner de manifiesto que existen ciertos prejuicios insoslayables que con mayor o menor grado de autoridad cercenan o auxilian la estimación judicial de la culpa exclusiva de la víctima, esto es: responsabilidad por riesgo y principio «favor victimae».¹³⁷ Ambas circunstancias contribuyen a crear una atmosfera enrarecida que no deja indiferente al derecho. El primer término, parte de la base de que las consecuencias negativas del riesgo creado deben soportarlas quienes se benefician de la actividad que lo despliega. Lo que significa, en el ámbito de la circulación de vehículos a motor, que el conductor de un automóvil asume ex

¹³⁶ Accidentes de tránsito en carreteras concesionadas: evolución de la jurisprudencia argentina desde principios de los años '90 hasta nuestros días (lo que está y lo que vendrá), JA 15-04-09, 2009-II, fascículo N° 3, págs. 11/29.

¹³⁷ Sobre el principio «favor victima, pro damnato, favor debilis, pro laeso o in dubio pro victimae», puede verse, entre otros: DIEZ-PICAZO: “Estudios sobre la jurisprudencia civil”, Madrid 1973, Pág. 276. CAVANILLAS MÚGICA: “La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia”. Aranzadi, Pamplona, 1987, Pág. 66; ALTERINI, A. A.: “LA responsabilidad legal de culpa como regla del favor victimae en responsabilidad por daños”. Libro Homenaje a Jorge Bustamente Alsina, t T, Albeledo-Perrot, Buenos aires, 1990.

ante los resultados perniciosos de su uso, en definitiva, responderá, en virtud del riesgo creado¹³⁸ de los daños irrogados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

Por tanto, la premisa fundamental del silogismo plantado determina que la carga o gravamen que concibe la actividad de riesgo, conducir un vehículo a motor, debe soportarla el propio conductor. De forma análoga es comúnmente aceptado que ese riesgo, inherente a la conducción, es el criterio de imputación objetiva utilizado por el legislador para atribuir la responsabilidad de un hecho dañoso. Luego, riesgo y responsabilidad son conceptos intrínsecos, allí donde existe riesgo está la responsabilidad, como dijera RICOL, «el automóvil es una cosa normalmente peligrosa....Donde radique el peligro, debe radicar también la responsabilidad».¹³⁹ Ahora bien, el peligro desplegado por el tránsito vehicular arrastra concepciones endémicas de un pasado reciente.¹⁴⁰ Estamos ante un riesgo jurídicamente relevante aunque aceptado. Una temeridad innata a la sociedad actual, nada o poco que ver con el riesgo creado por la irrupción del automóvil.¹⁴¹ Movimiento inesperado, sorprendente del que no se conocían sus consecuencias, si bien se preveían serios inconvenientes en forma de accidentes. En definitiva, el riesgo ha sufrido, en estos últimos 50 años, alteraciones significativas debidas, en parte, a la interacción de componentes lenitivos tales como la seguridad y educación vial.¹⁴²

¹³⁸ «Cuius commoda eius est incommoda». Cada vez que un daño sea ocasionado por una cosa mueble o inmueble, peligrosa en sí o no, éste deberá ser reparado por el que se aprovecha de dicha cosa, salvo que pueda demostrar que el perjuicio ha sido debido a una fuerza mayor de proveniencia externa o a culpa de la víctima. Planteamientos teóricos de JOSSERAND y SALEILLES. “La responsabilité du fait des choses inanimées” que se incorporan al CC francés de 1804. Cita tomada de PEÑA LÓPEZ, F.: “La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual”. Comares. Granada, 2002. Pág. 47.

¹³⁹ “La responsabilidad por accidentes de automóvil en la doctrina y jurisprudencia francesa” en la Revista de Derecho privado, 1925. Págs. 257 y ss. Cita tomada de CASTÁN TOBEÑAS, J.: “Hacia un nuevo derecho civil”. Revista General de Legislación y Jurisprudencia. Vol. LVI. Editorial Reus. Madrid 1933. Pág. 122.

¹⁴⁰ Ha ido evolucionando hacia la llamada teoría del riesgo, en aplicación de los criterios de interpretación, de modo que sin albergar los componentes de la responsabilidad objetiva, introduce modulaciones a la posición subjetivista, exigente de la presencia en todo caso del elemento de la culpa.

¹⁴¹ En la segunda mitad del siglo XIX fue cuando se produjo la verdadera eclosión de los vehículos con motor.

Surgen grandes personajes como OTTO, LENOIR, KSTOVITC, PEUGEOT, DAIMLER, DIO, DIESELS, OPEL, FORD, RENAULT, entre otros. Cita de MONTORO GONZÁLEZ en “Tráfico y seguridad vial: 600 años de historia”. Con anterioridad a este fenómeno y por lo que respecta al caso alemán, la ley sobre tráfico de vehículos a motor de mayo de 1909 introdujo una responsabilidad por riesgo que pasó a la Ley de tráfico interurbano (StVG) de 19 de diciembre de 1952. Responsabilidad que no recoge puramente el principio de la teoría del riesgo, y que en parte se trata solamente de una responsabilidad por culpa agravada. LARENZ, K.: “Derecho de obligaciones”. Versión española y notas de SANTOS BRIZ. Revista de Derecho Privado. Madrid 1958. Págs. 575 y ss.

¹⁴² El índice de mortalidad en accidentes es hoy unas veinte veces menor que en 1959 ya que, a pesar de que el parque automovilístico era entonces muy pequeño -859.152 vehículos frente a los 31 millones de ahora- el número de víctimas era comparativamente muy alto -1.678 fallecidos en 1959 frente a 3.082 el año pasado-. En 1960 fallecieron en atropellos 460 viandantes frente a los 616 peatones del año 2008. Datos ofrecidos por la DGT con motivo de la campaña “50 años lo cambian todo menos la seguridad que queremos para ti”. 2009.

Desde el punto de vista cualitativo, también las cosas han cambiado. En este sentido, hay que huir del carácter genérico que el legislador imprime el término riesgo. Habrá que estar a las circunstancias temporales y espaciales para determinar la influencia de éste título de imputación, dado que el conductor de un vehículo a motor no genera idéntico peligro en una vía interurbana, autovía o autopista que en una vía urbana o lo que es lo mismo, un peatón no corre el mismo riesgo de ser atropellado cuando éste se encuentra caminando por vía urbana, que si lo hace por autovía o autopista. De manera que el reproche culpabilístico a la víctima o perjudicado “autorresponsable” se formará en función de los hechos que rodean al accidente. En consecuencia, la flexibilización del concepto culpa exclusiva de la víctima, desde la perspectiva indemnizatoria, responde, entre otros factores, a la concurrencia de conductas cocausantes entre el sujeto agente y paciente. Así, se establece que cuanto mayor sea el grado o porcentaje de responsabilidad del perjudicado menor será el «quantum» de la indemnización. El grado óptimo de responsabilidad no dará lugar a resarcimiento alguno. En cambio, cuanto menor sea el grado de responsabilidad del perjudicado mayor será la indemnización. Una de las primeras normas en establecer el reparto de la responsabilidad en proporción al comportamiento culpable o negligente fue el artículo 254 del CC alemán de 1900. Solución que adoptaron los redactores del artículo 78 del proyecto de Código franco-italiano¹⁴³ y que también surge en el artículo 1204 del CC austriaco, donde se pone de manifiesto lo siguiente: *«Si al daño ha contribuido la culpa de la víctima, ésta soporta el daño junto con el sujeto agente proporcionalmente, y si la proporción no puede establecerse, en partes iguales».*

La conclusión a estas reflexiones no resulta conciliable, aunque alberga como común denominador el segundo de los prejuicios que exponía al principio de este epígrafe. Se trata del principio «pro damnato». Sus efectos moduladores se dejan sentir en las resoluciones de los tribunales, forzando al máximo las posibilidades interpretativas del régimen distorsionado de la culpa. Tanto la teoría del riesgo, como la corriente jurídica benefactora del victimismo han contribuido a desvirtuar el significado de la eximente completa de responsabilidad por culpa exclusiva del perjudicado. En palabras de SÁNCHEZ

¹⁴³ SAVATIER, R.: “Traité de la Responsabilité Civile”. Tome deuxième. Paris 1951. Pág. 531

CALERO,¹⁴⁴ el interés social y la justicia hacen preciso e inexcusable una protección eficaz de todas las víctimas, independientemente de su culpa eventual en el accidente. Sin embargo, al lado de dicha protección, se alza la necesidad de mantener y preservar el principio de responsabilidad individual, base de la vida en sociedad.

A pesar del auxilio que el ordenamiento brinda a la víctima del daño resulta insólito encontrar derecho positivo que apadrine el daño causado por la conducta o negligencia del propio perjudicado, dado que no preexiste deber jurídico que imponga a la víctima no dañarse a sí misma. Sin embargo, si se aprecian propósitos formales de reconocimiento. En este sentido cabe traer a colación, como ejemplo paradigmático, la regulación que establece el derecho francés en la «Loi núm. 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation» más conocida como ley «Badinter»¹⁴⁵ en homenaje a ROBERT BADINTER, quien fuera el Ministro de justicia que la impulsó. A través de su articulado, la ley extrema la teoría del riesgo, ya que la víctima no puede verse privada de la correspondiente reparación,¹⁴⁶ incluso cuando media culpa de su parte, salvo que sea exclusiva.

Por su parte, el ordenamiento español ha obviado cualquier tipo de ley especial que se pronuncie de forma directa sobre el resarcimiento «in integrum» en supuestos de culpa exclusiva de la víctima. A pesar de ello, encontramos algún reconocimiento interesante a la teoría victimista, donde dice: «El resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima se busca a ultranza, pero en su propio campo y con pleno, como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la ley, en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor».

¹⁴⁴ SÁNCHEZ CALERO, F.: «La evolución del seguro de automóviles». R.E.S. 1987, núm. 49, enero-marzo. Págs. 27 a 38.

¹⁴⁵ Ley de 5 de julio de 1985, sobre indemnización de daños causados por accidentes de circulación de vehículos a motor. Ley que bebe del proyecto de seguridad social ideado por ANDRÉ TUNC. El ámbito de aplicación se ciñe a todo accidente de vehículo a motor terrestre, a excepción de los trenes y tranvías. Asimismo, excluye la culpa intencionada «faute dolossive» de la víctima, supuesto en el que no hay derecho a reparación. Además prevé que a la víctima no puede oponérsele ni el hecho de tercero, ni fuerza mayor. Víctima que en el caso de ser menor de 16 años o mayor de 70 será indemnizada en todas circunstancias, con la única excepción de haber buscado voluntariamente el daño. CARBONNIER, J.: «Droit civil. Tome 4. Les obligations». 1995. Págs. 428 a 441.

¹⁴⁶ La Ley aboga por la indemnización automática de las víctimas, prescindiendo del elemento culpabilístico. Tunc, Traffic Accident.

De forma paralela, viene admitiendo planeamientos afines a la línea victimista que establece la legislación actual. No en vano, reconoce que la culpa exclusiva de la víctima merece una interpretación muy restrictiva, teniendo en cuenta que se trata de una excepción en un régimen general que consagra y busca la indemnización a ultranza del perjudicado. Ello hace que solamente desaparezca la obligación de indemnizar en aquellos supuestos en los que el único fundamento del resultado, rompiendo el nexo causal, haya sido el comportamiento culposo de la víctima.

No cabe duda de que la conducta o negligencia del perjudicado supone una circunstancia exoneradora de responsabilidad que, junto a la fuerza mayor, caso fortuito y la acción de tercero, cierra la puerta a la responsabilidad del dañante y la abre a la autorresponsabilidad del dañado. Vistas así las cosas, da la sensación respecto a los sujetos enfrentados (peatón y conductor), alberga una bipolaridad jurídica que perturba la ratio de la norma. Ahora bien, por mucho que se objetive la obligación de indemnizar no debe irse más allá de lo que la razón y el buen sentido aconsejan.

4.4.1. Noción Jurídica de Culpabilidad exclusiva de la víctima o el peatón

Resulta, cuando menos, embarazoso delimitar la noción de culpa exclusiva de la víctima a sabiendas de que la terminología utilizada para identificar esta circunstancia es incorrecta. El aserto no hace justicia a la verdadera trascendencia jurídica de una causa de exoneración de responsabilidad que, junto a la fuerza mayor o caso fortuito y a la acción de tercero, cercena la relación causa-efecto.

Ahora bien, para que la conducta de la víctima sea considerada como eximente completa de responsabilidad ésta debe ser exclusiva, única, total. Se enfatiza el carácter excepcional al establecer que cuando la víctima aporta en exclusiva la causa del accidente, sea o no culpable, se produce la exoneración del conductor implicado en él. Trata de distinguir que la conducta o negligencia del perjudicado queda al margen de cualquier otra consideración

jurídica como la que se advierte en aquellos supuestos donde concurre la negligencia del conductor y la del perjudicado, donde la culpa del perjudicado no es única, hechos en los que aparece compensación de responsabilidades, derivada de la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Otra incoherencia de las incoherencias que alberga el epónimo “culpa exclusiva de la víctima” sobreviene en la anfibología del término “víctima”. De forma análoga a la reflexión culpa-conducta, la expresión víctima se mimetiza con la de perjudicado. Son conceptos sinónimos, aunque con cierto matiz diferenciador. Bajo el prisma de la responsabilidad y a efectos indemnizatorios diremos que la víctima es la persona que padece directamente una lesión psicofísica o un daño en su patrimonio, en cambio perjudicado es aquel que, no siendo víctima del accidente experimenta un daño moral o patrimonial como consecuencia de éste. Paradigma de lo que acabo de exponer, se revela en el accidente de tráfico que acaece como consecuencia de la salida de vía de un turismo con resultado de daños materiales y muerte del conductor. «In prima facie», consideramos víctima al fallecido y perjudicado/s a la/s persona/s que sufre/n la/s consecuencia/s indirectas de la muerte del conductor.

La versatilidad conceptual que adquiere la presente circunstancia exoneradora de responsabilidad por culpa/conducta/negligencia exclusiva de la víctima/perjudicado no se agota con estas palabras, sino todo lo contrario. Existe un sinfín de términos afines que son utilizados en el tráfico. Sin embargo, a diferencia de lo que sucede en otros ordenamientos.

Como vemos, a pesar, si se permite la expresión, de la “aluminosis jurídica estructural” del sintagma analizado, doctrina y jurisprudencia han contribuido a entibar el espíritu y finalidad de la presente exención de responsabilidad. Así, con cierta cautela, me atrevería a esbozar, como definición apriorística, que la culpa exclusiva de la víctima es una acción u omisión negligente, derivada de un hecho propio, que provoca la autorresponsabilidad del dañado.

Se trata, por tanto, de un acto humano¹⁴⁷ negligente, si se quiere culpable; unilateral, sobre la base de una conducta individual que presupone falta de alteralidad, ausencia de contrario, y que origina la ruptura del nexo causal entre la acción y el resultado, provocando que este último sufra las consecuencias jurídicas del daño y que el agente quede liberado de responsabilidad. Precisamente, cuando se den todos y cada uno de los presupuestos se producirá la exención de responsabilidad, cuya consecuencia principal originará que la víctima asuma las consecuencias de su propio daño. Nada nuevo, si tenemos en cuenta el conocido y vetusto principio del jurisconsulto SEXTO POMPONIO: «Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire (D. 50, 17, 203)». “El daño que uno padece por su culpa, se entiende que no lo padece”, posteriormente, recogido en las Partidas (P.7.34.22-18): «Que el daño que ome recibe por su culpa, que a si mismo deue culpar por ellos», «la culpa del uno non debe empecer a otro que non aya parte».

Si hay dos notas características de la culpa exclusiva de la víctima, estas son: la ruptura del nexo causal y el principio de autoresponsabilidad.

Por lo que respecta a la primera, resulta un hecho comprobado, como así lo establecen, entre otros, MAZEUD, SAVATIER Y CARBONNIER que la culpa exclusiva de la víctima es considerada como una causa extraña, «cause étrangère». MAZEUD habla de tres causas: «force majeure, fait d’un tiers, et faute de la victime», mantiene que cualquiera de ellas puede ser susceptible de interrumpir la relación de causalidad¹⁴⁸ cuando sean imprevisibles e inevitables y únicas causas del daño. Con idéntico argumento FRANZONI aduce que el caso fortuito ha de tomarse en su más amplia extensión, comprensivo de la «forza maggiore, del fatto de terzo e del fatto del danneggiato». De manera que, la fuerza mayor, en sentido amplio, alberga a la fuerza mayor en sentido estricto, la culpa de la víctima y el hecho de tercero. Por su parte, SAVATIER apostilla: «De toutes les causes la faute de la

¹⁴⁷ RICOL, J.: “La responsabilidad por accidentes de automóvil, en la doctrina y la jurisprudencia francesas” Revista de Derecho Privado. Tomo XII. Madrid 1925. Pág. 266.

¹⁴⁸ Doctrina y jurisprudencia admiten que existe relación de causalidad sobre la base de dos teorías, mayoritariamente contrastadas y reiteradas. De una parte, la teoría de la equivalencia de condiciones o «conditio sine qua non», Esta teoría considera causa toda condición que ha contribuido al resultado, de manera que no se hubiera producido si la condición no se hubiera dado; por otra, la teoría de la causa adecuada, en este caso, se estima que se da el nexo casual entre un acto y el daño, cuando aquel es apropiado o adecuado para producir éste., teoría mantenida por la jurisprudencia.

victime apparait comme la plus apte à libéré le défendeur». “De todas las causas la culpa de la víctima aparece como la más apta para liberar al agente del daño”. En consecuencia, realizado un acto y producido un daño, la relación causa-efecto, antecedente-consecuente queda impedida por causas externas que actúan como interferencias del nexo causal.

4.5. PEATONES SON CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN BOLIVIA

4.5.1. Análisis social

La negligencia y la falta de capacidad de algunas personas para respetar las normas de tránsito, contribuyen indefectiblemente a incrementar la trágica lista de muertes y accidentes en las vías y carreteras de nuestro país. Al respecto se buscó las posiciones que fijen su punto de vista sobre la responsabilidad de los peatones.

De las cuales se tiene:¹⁴⁹

— *Conductores:*

La cosa es sencilla, los peatones tienen mucho que ver en el tema de los accidentes de tránsito. Cuando uno está al volante, muchas veces tiene que recoger pasajeros en medio de la pista, ¿por qué? Por la sencilla razón de que no les da la gana de esperar en los paraderos, que por cierto no están bien distribuidos.

— *Peatones:*

Indican que la responsabilidad es compartida. Que no es tan cierto que los peatones seamos los responsables de los accidentes. La culpa es, por causa, de las malas señalizaciones que actualmente se ven en nuestras calles y avenidas principales.

Al preguntarle uno como simple ciudadano la respuesta era graciosa: "ya es costumbre, siempre lo hacen". ¡Imagínense! Esa es una perla. Si uno es respetuoso de las normas, claro que va a sufrir un accidente o provocar una tragedia. Los peatones estamos a la deriva.

¹⁴⁹ Álvarez, Ramiro: "Manual de Educación Vial". La Paz – Bolivia, 2012.

Gran parte de los accidentes en vía pública son fruto de la responsabilidad de los conductores; sin embargo, en algunos casos son provocados por el descuido y la poca educación de los peatones cuando transitan una calle o avenida.¹⁵⁰ "Conviene aclarar: el peatón no es inimputable ante la ley, en caso de infracción. Ante un accidente y cuando este es producido por inobservancia de las leyes de Tránsito, tiene idéntica responsabilidad que el conductor", sin embargo las autoridades conducen ante estos hechos al conductor, siendo el peatón considerado como víctima.

Es cuestión de educación, dice Alberto Aguilar, el responsable de vialidad de Tránsito, el hecho de que los niños asimilen y aprendan qué se debe hacer cuando crucen las calles. "Lamentablemente, esta situación debe ser formada no solo en campañas educativas sino desde la casa. La educación vial no solo tiene que ver con el que conduce un vehículo, también con el que transita".¹⁵¹

4.5.1.1. Preferencias y obligaciones

Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías; sin embargo, para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes, sino muchas veces causantes de los mismos, así lo señalan las estadísticas donde en muchos de los accidentes, un gran porcentaje de peatones han sido los culpables.¹⁵²

4.5.1.2. Situaciones recurrentes

Las autoridades de Tránsito señalan que los peatones, en nuestra ciudad y peor en poblaciones pequeñas, ignoran cómo deben transitar, cruzar una calle, avenida o plaza.

¹⁵⁰ El Día: Peatones en vía pública, son tan responsables como los conductores, por: Ismael Luna Acevedo, en Educación Vial, Santa Cruz, Lunes 14 de mayo de 2012.

¹⁵¹ El Día: Peatones en vía pública, son tan responsables como los conductores, por: Ismael Luna Acevedo, en Educación Vial, Santa Cruz, Lunes 14 de mayo de 2012.

¹⁵² El Día: Peatones en vía pública, son tan responsables como los conductores, por: Ismael Luna Acevedo, en Educación Vial, Santa Cruz, Lunes 14 de mayo de 2012.

Además, desconocen la manera en que deben abordar un vehículo público. "Hay muchos consejos y normas, pero nadie se interesa por aprender, utilizar y poner en práctica".¹⁵³ Los peatones circularán por las aceras conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada, dicen las normas de Tránsito.

4.5.2. Análisis de la magnitud e índice de accidentes de tránsito por causa de peatones

Las infracciones más comunes son cruzarse los semáforos en rojo y pasar sobre las vías de gran caudal y circulación. Los esfuerzos de las autoridades siguen siendo inútiles. El 90% de los ciudadanos de a pie desconoce las normas peatonales.¹⁵⁴

El 30% de los accidentes de tránsito es ocasionado por la imprudencia de los peatones y por la falta de educación vial.¹⁵⁵

Los registros del Organismo Operativo de Tránsito hasta la gestión 2011 dan cuenta que de cada 100 accidentes, en los que un vehículo atropella a un peatón, 75 son responsabilidad de los mismos peatones, por no respetar la normativa.¹⁵⁶ El comandante de Tránsito de Cochabamba Cnl Jhonny Antezana, advierte que si se aplicaría a cabalidad el Reglamento del Código de Tránsito, el 75 por ciento de los peatones atropellados tendría que cubrir gastos.¹⁵⁷

“Los peatones infringen yendo, en vez de la acera, por la calzada y a veces son víctimas de accidentes. Si hiciéramos cumplir lo que dice la normativa, la Ley de la Calzada, el peatón tendría que cancelar los daños ocasionados también al vehículo”.

¹⁵³ Declaración Rubén Suárez, responsable de Educación Ciudadana del Municipio de Santa Cruz

¹⁵⁴ Radio FM Bolivia: Peatones ocasionan el 30% de los accidentes de tránsito, Noticias, 07 de noviembre de 2013.

¹⁵⁵ Radio FM Bolivia: Peatones ocasionan el 30% de los accidentes de tránsito, Noticias, 07 de noviembre de 2013.

¹⁵⁶ Opinión: Peatones también son responsables en los accidentes, Por: Melissa Revollo, Cochabamba, Bolivia, Lunes 29 de agosto de 2011

¹⁵⁷ Opinión: Peatones también son responsables en los accidentes, Por: Melissa Revollo, Cochabamba, Bolivia, Lunes 29 de agosto de 2011

El artículo 403, el de la Ley de la Calzada del Reglamento del Código del Tránsito, Aprobada por Resolución Suprema N° 187444, 8 de junio de 1978 indica que “cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil, mientras no se pruebe su culpabilidad”. Sin embargo referida ley de la calzada no existe. Más aun dados los nuevos principios constitucionales.

Este tipo de hechos pueden registrarse cuando el peatón cruza la calzada a media cuadra y no por un lugar designado y demarcado para él, como los que están señalados con las franjas o líneas de cebra o al no haber utilizado una pasarela en una avenida.

Respecto a la reparación de daños por el peatón, el referido reglamento en el artículo 402 establece que “si se comprobare que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón, éste queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente”. Por otro lado, se presume la culpabilidad del conductor del vehículo (artículo 404), mientras no se demuestre lo contrario, cuando el accidente ocurre en una franja de seguridad, como el paso de cebra.

Existen casos en los que se identifica a conductores en estado de ebriedad, pero en otros son también los peatones los que causan accidentes bajo efectos del consumo de bebidas alcohólicas. Las autoridades de Tránsito recuerdan que la instrucción dispone que “la calzada es para vehículos y la acera para el peatón” y que bajar de la acera a la calzada es hacer omisión de la normativa.

4.5.2.1. Accidentes registrados

Los registros de Tránsito demuestran que los accidentes de tránsito registrados el primer semestre de 2011 son similares al total registrado en 2010. El pasado año hubo un total de 723 casos y sólo en el primer semestre de este año ya se reportaron más de 700.¹⁵⁸

¹⁵⁸ Opinión: Peatones también son responsables en los accidentes, Por: Melissa Revollo, Cochabamba, Bolivia, Lunes 29 de agosto de 2011

En 2010 las víctimas de muerte fueron 23 y hubo 508 heridos, mientras que en la primera mitad de 2011 ya se registraron alrededor de 40 muertos y más de 470 heridos.

4.5.3. Comerciantes como factor para causar accidentes de tránsito

El Organismo Operativo de Tránsito advierte que los accidentes de tránsito son responsabilidad de conductores, peatones y *comerciantes* por igual, especialmente en el centro, ya que los terceros ocupan la acera, e incluso la calzada, haciendo que los demás se disputen metro a metro el espacio para circular.¹⁵⁹

Un estudio de la investigadora en Calidad Ambiental, Alexa Wiskott, señala que el 60 por ciento de los accidentes de tránsito que ocurren en el centro y la zona Norte de la ciudad tienen como víctima al peatón, debido a que las aceras están ocupadas por vendedores o son angostas.¹⁶⁰

La entidad, en su estudio “Plan Peatonal para La Paz”, encontró que en la ciudad hacen falta pasos para ciudadano seguros, aceras más amplias, una red y aceras despejadas, además de plazas en vez de nudos de distribución vehicular.

De acuerdo a la investigación, en la zona Max Paredes existe una ocupación generalizada de las aceras por el comercio en vía pública.¹⁶¹

La misma escena se repite en otros puntos del corazón comercial de la ciudad, como la Buenos Aires, la Tumusla, Max Paredes, Manco Kápac y las calles Santa Cruz, Vicente Ochoa, Pedro de la Gasca, Antonio Gallardo, Isaac Tamayo, Calatayud e Incachaca.

¹⁵⁹ El diario: Tránsito identifica tres tipos de responsabilidades por accidentes, La Paz, 21 de Octubre de 2010

¹⁶⁰ El diario: Aceras y calles en mal estado ponen en peligro a peatones, La Paz, 27 de Septiembre de 2009.

¹⁶¹ La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011

A las 10.00 se abren los locales comerciales que invaden con productos y escaparates la parte de la vía destinada a los peatones, y casi a la misma hora llega un enjambre de vendedores que paga patentes y se instala hasta las 20.30 con pesados fardos y tablados sobre las aceras.

En las rutas paralelas, como la Max Paredes (doble vía) y la Buenos Aires (doble vía), los puestos de venta están incluso sobre la calzada, aunque los transeúntes se han acostumbrado a caminar al lado de los coches, sorteando a cargadores y peatones.¹⁶²

"No existe orden, los comerciantes están regados por todo lado y los peatones se meten no más", dice Gonzalo Millares, de la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros, quien observa que este problema impide el uso de hasta dos carriles.¹⁶³

En la Eloy Salmón, conocida por la venta de aparatos electrónicos, los comerciantes no se contentan con sacar sus productos a las aceras. También ocupan con cajones la parte de la calzada que está frente a su negocio con el argumento de evitar que se utilice como estacionamiento y se les quite visibilidad, ya que podrían perder un comprador.

Un vendedor, que prefiere no identificarse, reconoce que ésta práctica no tiene autorización edil, pero "como todos lo hacen...".¹⁶⁴

En la Vicente Ochoa se vende muebles y los comerciantes sacan a la calzada camas, sillones e instalan hasta comedores. "Nosotros pagamos patente para salir a la calle", dice una vendedora. En la Pedro de la Gasca, allí, donde se ubica el "barrio chino", las vías se cierran por las noches debido a la proliferación de "comerciantes" de productos de dudosa procedencia.

¹⁶² La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011

¹⁶³ La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011

¹⁶⁴ La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011

En la declaración de la Sra. Dora Mendoza, cuyo local de equipos eléctricos está en la parte baja, dice que hay dueños de locales dispuestos a pagar una patente por el uso de la acera.¹⁶⁵

Estos datos claramente establecen que los peatones y comerciantes son un factor preponderante en los hechos de accidentes de tránsito, y siendo que la tasa de mortalidad debido a este problema es alto con la cifra de fallecidos que aumentó en 3% hasta finales del periodo del 2012. Entre enero y octubre de este año se registraron 29.970 hechos de tránsito en todo el país, que dejaron 13.663 personas heridas.¹⁶⁶

4.6. ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN COMO UNA CONDUCTA TÍPICA NO SIENDO IMPUTABLE AL CONDUCTOR

Desde el derecho penal, la presente problemática de tipificar la conducta de la imprudencia del peatón como infractor en accidentes de tránsito. Es así que buscaremos responder la siguiente pregunta: ¿El resultado acaecido en un accidente automovilístico con responsabilidad del peatón le es imputable al conductor? Para responder esta pregunta es necesario, en primer lugar, dar el concepto de imputación objetiva. En tal sentido, el Profesor Mir Puig señala sobre la teoría de la imputación objetiva lo siguiente:

*“(...) esta teoría requiere en los delitos de acción (...) que el resultado haya sido causado por la conducta (relación de causalidad), pero añade, además, la exigencia de una determinada relación de riesgo entre el resultado y una conducta peligrosa (...)”.*¹⁶⁷

¹⁶⁵ La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011

¹⁶⁶ Los datos fueron proporcionados por la Dirección Nacional de Planeamiento y Operaciones del Comando General de la Policía y recabados por la Agencia de Noticias Fides (ANF).

¹⁶⁷ MIR PUIG, Santiago. Derecho Penal Parte General. Séptima edición. Barcelona; Reppertor, 2004. p. 241.

En esta línea, podremos definir a la imputación objetiva como una creación doctrinal que permite imputar un resultado a una conducta utilizando como criterio la creación de un riesgo no permitido. En el presente caso pretendemos analizar si el resultado muerte o lesiones provenientes de un accidente de tránsito, ocurrido por responsabilidad del peatón, le es imputable al comportamiento del conductor del vehículo. Teniendo dicho objetivo trazado, debemos explicar el concepto de “participación de una propia puesta en peligro dolosa”¹⁶⁸ o “acción a propio riesgo”¹⁶⁹ para poder encontrar la respuesta a nuestro problema. En tal sentido, dichos conceptos¹⁷⁰ se refieren a los casos en dónde la víctima realiza conscientemente un comportamiento riesgoso que lleva a la realización del resultado, que a la vez es resultado causal de la conducta de un tercero.

En tal sentido, el profesor Felipe Villavicencio señala:

“(...) Existirá imputación al ámbito de competencia de la víctima, si es la misma víctima quien con su comportamiento contribuye de manera decisiva a la realización del riesgo no permitido (...)”.¹⁷¹

Del mismo modo, la jurista colombiana Claudia López Díaz indica:

“(...) Con el concepto de acciones a propio riesgo han de agruparse todos aquellos casos en los que un tercero (autor) favorece, crea o facilita una situación en la cual el propia titular del bien jurídico (víctima) realiza una acción peligrosa para sus propios bienes (...)”.¹⁷²

En la presente problemática, la víctima realiza una acción riesgosa, violando su deber de autoprotección, hecho que ocasiona como resultado un accidente automovilístico que lleva por resultado la muerte o lesiones del peatón negligente. Es así que el resultado se le debe

¹⁶⁸ ROXIN, Claus. Imputación Objetiva en el Derecho Penal. Lima; IDEMSA, 1997. pp. 132-143.

¹⁶⁹ Günther, Jakobs; Cancio Meliá: Derecho Penal del enemigo. Thomson-Civitas. 2006, pág. 32.

¹⁷⁰ Es importante señalar que no nos encontramos frente al concepto de consentimiento, ya que la víctima no ha querido el resultado, sino que se ha colocado voluntaria y conscientemente en una situación riesgosa. En este sentido: ROXIN, Claus. p. 135.

¹⁷¹ VILLAVICENCIO TERREROS, Felipe. Derecho Penal Parte General. Lima; Grijley, 2009. p. 330.

¹⁷² LÓPEZ DÍAS, Claudia. Acciones a propio riesgo. Bogotá; Universidad del Externado de Colombia, 2006. p. 249.

imputar al peatón, toda vez que él ha creado conscientemente el riesgo que se ha producido en el resultado. A partir de esto es correcto indicar que el fin de protección de la norma penal referente a “no matar” o “no lesionar” no extiende su radio de acción a los resultados ocurridos por la propia exposición al riesgo.¹⁷³ Aquí cabe la siguiente pregunta: ¿cuándo crea un peatón un riesgo que puede producir como resultado un accidente automovilístico?

Consideramos que la forma de delimitar una conducta riesgosa del transeúnte es a través de las normas de cuidado. Dichas normas, en el caso de seguridad vial, están contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito.¹⁷⁴ A partir de esto llegamos a la conclusión que el peatón que cruza una avenida en estado de ebriedad o atraviesa intempestivamente una avenida de alta velocidad está realizando un comportamiento riesgoso, que en un virtual accidente automovilístico lo volvería responsable de su propia muerte o lesiones. Siguiendo esta corriente, por ejemplo en la Jurisprudencia del Perú se ha resuelto lo siguiente:

*“(...) El accidente de tránsito en el cual se produjo la muerte del agraviado tuvo como factores preponderantes el estado ético en que éste se encontraba, el que según el Certificado del Dosaje Ético (...) alcanzaba los dos puntos cincuenta g/l unido al hecho que manejaba su bicicleta sin frenos en sentido contrario al del tránsito y sin que en modo alguno esté probado que el procesado hubiera actuado imprudentemente (...)”.*¹⁷⁵

Como vemos, tanto en la doctrina nacional e internacional consideran que las acciones a propio riesgo son imputables a la propia víctima. No obstante, creamos que para una mejor interpretación de lo explicado hasta aquí es necesario un ejemplo:

El peatón “M” decide cruzar la carretera Panamericana Sur pese a encontrarse a unos pocos metros de un puente peatonal. Es preciso mencionar que “M” se

¹⁷³ ROXIN, Claus. Imputación Objetiva en el Derecho Penal. Lima; IDEMSA, 1997. pp. 135.

¹⁷⁴ En tal sentido, es importante subrayar que dicho apartado señala lo referente al derecho de paso y a las prohibiciones impuestas a los transeúntes.

¹⁷⁵ Legislación del Perú: Ejecutoría Superior del 25 de febrero de 1997. Exp.1789-96 Lima.

encuentra en estado etílico. En tal situación, “M” cruza intempestiva y diagonalmente la carretera Panamericana en el preciso momento en que el conductor “S” maneja su vehículo. De este modo, pese a que “S” frena fuertemente, el tiempo de reacción y la distancia con “M” impide que “S” pueda detener su auto a tiempo, de forma que el peatón muere víctima del atropello.

Elementos:

- Víctima: M
- Tercero: S
- Norma de Cuidado: Reglamento Nacional de Tránsito que tipifica como falta el cruzar en estado etílico la calzada, así como cruzar intempestivamente una avenida cuando no se tiene derecho de paso. A su vez que no se tiene derecho de paso cuando se cruza diagonalmente. Del mismo modo, dispone que el peatón debe cruzar a través de pasarelas o cruces subterráneos en los casos de vías de acceso rápido.
- Comportamiento Riesgoso: Cruzar en estado de ebriedad e intempestivamente la Panamericana
- Resultado: Muerte de “M”

De este modo, a partir de los elementos identificados podemos afirmar que “M” ha creado una conducta riesgosa que se produce en el resultado. Hecho que nos lleva a imputarle a la víctima el resultado.

El accidente automovilístico ocasionado por un comportamiento peatonal contrario al Reglamento de Tránsito (norma de cuidado) se encuentra dentro del concepto de acción en propio riesgo, hecho que nos lleva a imputar el resultado del accidente a la propia víctima y considerar atípico el comportamiento del conductor.

CAPÍTULO V
(MARCO JURÍDICO)

5. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA JURÍDICA
VIGENTE INHERENTE A LA REGULACIÓN VIAL
Y ACCIDENTES DE TRANSITO

5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO
PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Constitucionalmente está claro que es función del estado establecer las normas que garanticen la seguridad de las personas y de responsabilizar adecuadamente a quienes afecten o vulneren estos derechos, tal el caso de la seguridad vial, así lo expresa:

Artículo 9. Son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley:

- 2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe.*

De igual forma todo derecho reconocido constitucionalmente son inviolables, etc... Donde el estado garantiza su protección, en este entendido, también se garantiza que los derechos no enunciados no serán negados ni mucho menos jerarquización de uno sobre otro, tal cual lo expresa:

Artículo 13.

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

Bajo esta premisa se garantizan los derechos y garantías para normar actividades que afecten mediante hechos ya sea por imprudencia o culpa de los peatones u otros factores como es el caso de comerciantes que invaden aceras y calzadas de circulación peatonal, que son un factor para ocasionar accidentes de tránsito que afectan a la seguridad vial y más aun dado que demográficamente el área urbana es susceptible ante estos hechos dado el crecimiento demográfico y del parque automotor, es así que deben protegerse estos derechos con arreglo a las leyes, tal cual lo expresa:

Artículo 14.

- I. *Todo ser humano tiene personalidad y capacidad jurídica con arreglo a las leyes y goza de los derechos reconocidos por esta Constitución, sin distinción alguna.*
- III. *El Estado garantiza a todas las personas y colectividades, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio de los derechos establecidos en esta Constitución, las leyes y los tratados internacionales de derechos humanos.*
- IV. *En el ejercicio de los derechos, nadie será obligado a hacer lo que la Constitución y las leyes no manden, ni a privarse de lo que éstas no prohíban.*
- V. *Las leyes bolivianas se aplican a todas las personas, naturales o jurídicas, bolivianas o extranjeras, en el territorio boliviano.*

Dado que de esta forma se protege y garantiza los derechos afectados, ya sea a la vida e integridad física, que son secuelas de un accidente de tránsito y la adecuada responsabilización del quien la ocasiono, asimismo como medida de protección de la salud pública, dado que los accidentes de tránsito son uno de los problemas principales que atentan contra la salud pública (Art. 35), así lo determinan:

Artículo 15.

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

Esto ya que toda persona tiene el derecho a la libre circulación y garantizar su seguridad personal, dado que no solamente el conductor puede resultar siendo el responsable en hechos de accidentes de tránsito, en la cual también el peatón puede ser, y este aspecto debe ser determinado en el descubrimiento de la verdad histórica para determinar responsabilidades:

Artículo 23.

- I. Toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal. La libertad personal sólo podrá ser restringida en los límites señalados por la ley, para asegurar el descubrimiento de la verdad histórica en la actuación de las instancias jurisdiccionales.*

Dado que se garantizan los derechos para s protección, regulación legal y acudir ante autorida jurisdiccional competente para su aplicación que concede a la víctima el derecho de resarcimiento y reparación de los daños ocasionados:

Artículo 109.

- I. Todos los derechos reconocidos en la Constitución son directamente aplicables y gozan de iguales garantías para su protección.*

- II. Los derechos y sus garantías sólo podrán ser regulados por la ley.*

Artículo 110.

- I. *Las personas que vulneren derechos constitucionales quedan sujetas a la jurisdicción y competencia de las autoridades bolivianas.*
- II. *La vulneración de los derechos constitucionales hace responsables a sus autores intelectuales y materiales.*
- III. *Los atentados contra la seguridad personal hacen responsables a sus autores inmediatos, sin que pueda servirles de excusa el haberlos cometido por orden superior.*

Artículo 113.

- I. *La vulneración de los derechos concede a las víctimas el derecho a la indemnización, reparación y resarcimiento de daños y perjuicios en forma oportuna.*

Artículo 115.

- I. *Toda persona será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos.*

5.2. REGULACIÓN NORMATIVA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

La circulación de vehículos se encuentra establecida en nuestro Código Nacional de Tránsito (Decreto Ley N°- 10135 de 16 de febrero de 1973 Código del tránsito), la misma que establece lo siguiente:

ARTICULO 14.- CIRCULACIÓN.- Circulación es el movimiento de peatones, vehículos y semovientes por la vía pública.

ARTÍCULO 15.- LIBRE CIRCULACIÓN.- Ninguna entidad, asociación o grupo de personas, podrá interrumpir la libre circulación de peatones y vehículos sin previo permiso de la autoridad de Tránsito.

Esto en base a las siguientes normas para su cumplimiento:

5.2.1. Normas de Conducción

Son recomendaciones tendientes a familiarizar a una persona con el vehículo, para que conozca su estructura, su composición y su funcionamiento, a través del sistema de control(marcador de gasolina, velocímetro, presión de aceite, etc.), de gobierno(volante de dirección, embrague, frenos, acelerador, caja de cambios, etc.) y los elementos auxiliares(guiñadores, luces de estacionamiento, limpia parabrisas, seguro de puerta, etc.), estos elementos permiten eliminar riesgos innecesarios, gracias pues a la adquisición de buenos hábitos y no debemos aprehender las leyes de tránsito por accidente.

5.2.2. Normas de circulación

Es un conjunto de disposiciones para crear un , adecuado comportamiento dentro la vía pública de los conductores, peatones, pasajeros, ciclistas, etc., caso contrario el factor humano se encontraría amenazado constantemente.

"Las normas de circulación permiten un conocimiento de las disposiciones legales que establecen los derechos y obligaciones de los conductores y peatones en general, para así estar en condiciones de adaptarse, en cada momento a Las circunstancias especiales y cambiantes que se presentan en la circulación vial".

5.2.3. Normas básicas de circulación

Las más importantes son:

- *Derecho de vía.*- Establece la prioridad que asiste al peatón o conductor a ejercer sus derechos y cumplir con sus obligaciones, dentro la circulación.
- *Conservar la derecha.*- Todos los conductores deberán conservar su derecha en forma obligatoria.

5.2.4. Uso de las vías públicas

Al respecto se cita a continuación las siguientes normas:

- En doble circulación y en direcciones opuestas no se sobrepasará el eje de la calzada demarcada o imaginaria.
- En calzadas demarcadas con tres carriles, se deberá circular por el de la derecha en cada uno de los sentidos, dejando el central para adelantamientos.
- En las calzadas de más de dos carriles en un sentido se circulará por los carriles de la derecha dejando el de la izquierda para adelantamientos.
- Cuando se trate de una circulación giratoria alrededor de una rotonda, se ingresará por la derecha, cediendo el paso a los vehículos que se halle girando la rotonda.

5.2.5. Normas Generales de circulación

Las más usuales son:

- *Iniciar la marcha.*- Esta maniobra se la realiza cuando el vehículo inicia la marcha de cualquier lugar y cualquier hora, debiendo hacerlo sin causar problemas.
- *Marcha atrás.*- Generalmente esta maniobra está prohibida, pero se autoriza, para efectuar un estacionamiento de retroceso y ocasionalmente en lugares alejados de poca circulación.
- *Adelantamiento.*- El adelantamiento es la más peligrosa de las maniobras, y al mismo tiempo una de las más frecuentes, por lo que es necesario realizarla con mucha precaución.
- *Cambio de Sentido de Circulación.*- Este cambio repentino consiste en realizar un giro en forma de "U" que está completamente prohibido por el reglamento y código del tránsito salvo que se realizara en lugares alejados.
- *Vehículos estacionados en la calzada.*- Cuando por accidente o desperfecto un vehículo quede estacionado en la calzada de una carretera, a la brevedad posible el conductor debe superar esta dificultad y debe colocar a 30 mts., por lo menos el

triángulo de pre-aviso y por las noches encender los guiñadores, en caso de no poner dichas cosas se debe colocar cualquier cosa para llamar la atención a los vehículos que se aproximan.

5.2.6. Normas sobre la velocidad

La velocidad es un factor de mucha importancia en los accidentes ocurridos, hablamos de varias velocidades que emplean tanto conductores, motociclistas, ciclistas y peatones en el andar diario por diferentes motivos. Por tal razón el Código de tránsito y su Reglamento establece velocidades máximas y mínimas sea en áreas urbanas y rurales, prohibiendo la circulación muy lenta que ocasione congestionamientos innecesarios. El exceso de velocidad es ilegal y considerado como falta grave.

Los límites concretos de velocidad están legalmente dispuestos en el Reglamento de Tránsito en su art. 112 que dice:

"por regla general ningún vehículo circulará superiores o inferiores a las establecidas por la Policía de Tránsito"

5.2.7. Normas sobre señales de tránsito

Estas están dispuestas para garantizar una circulación libre y sin problemas, que no afecte y ocasionen accidentes

Según el artículo 62 del Código Nacional de Tránsito las señales se clasifican en:

a) Señales verticales

Son señales que llaman la atención al conductor, colocados en tableros pintados y plantados en postes sobre las vías de circulación están situados a la derecha para así

no distraer la atención del conductor, encontrándose a una altura considerable y por su finalidad se clasifican en tres.

1) Señales Preventivas

Indican la existencia y naturaleza de un peligro próximo, donde el conductor debe conocer y actuar adecuadamente, están colocadas mucho antes del lugar donde se advierte el peligro debiendo el conductor reducir la velocidad.

Existen señales preventivas en curvas peligrosas, curvas y contra curvas, así como los caminos sinuosos, anuncian la proximidad de un tramo con alteraciones física en el camino en forma de curvas, bifurcaciones de caminos, intersecciones, etc. Dentro de las señales preventivas tenemos: de superficie ondulada, de zona de derrumbe, de paso de peatones.

2) Señales Restrictivas

Estas señales indican la existencia de limitaciones o prohibiciones reglamentarias que el conductor debe obedecer y respetar. Esta señal está colocada donde la limitación o prohibición comienza y son de prohibición, de peso máximo por eje., de peso máximo por vehículo, de ancho máximo, conserve su derecha, etc.

3) Señales Informativas

Indican tanto al conductor y peatón todos los servicios necesarios, direcciones, y destino de [os caminos, así como poblaciones y distancia de los cuales mencionaremos algunos que son: servicio telefónico, servicio mecánico, surtidor, sanidad, restaurant, hotel, servicio sanitario, distancia a cierta población, etc.

b) Señales Horizontales

Son señales que se encuentran demarcadas en la calzada ósea son las líneas, marcas, símbolos o letras pintadas en la calzada por ejemplo línea de carril, línea de centro, doble línea continua, línea amarilla de no pasar, línea de pare, línea de paso de peatones, línea de peligro, demarcaciones sobre el pavimento, línea discontinúa, flechas de dirección, etc.

c) Señales luminosas o sonoras

Son artefactos eléctricos que sirven también para regular la circulación de vehículos y peatones ej. Semáforo: que consta de tres colores: el rojo peligro, amarillo precaución y el verde pase, también entre las señales están el semáforo para peatones que consta de dos colores el rojo y verde.

5.3. REGULACIÓN NORMATIVA DE LOS CONDUCTORES

Según el Decreto Ley N°- 10135 de 16 de febrero de 1973 Código del tránsito), en su artículo 164 establece la responsabilidad del conductor en caso de accidentes, que a la letra dice:

Art. 164°- (RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR).- "Cuando el accidente ocurra en una boca calle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo, se presume la responsabilidad del conductor".

Para ello establezcamos lo siguiente:

5.3.1. Conductor

Es la persona que tiene responsabilidad de vidas y bienes que transporta sea vehículo de servicio público, particular u oficial, al igual que todo ser humano desarrolla una serie de actitudes y aptitudes.

Está prohibido conducir vehículos motorizados sin la respectiva licencia de conducir o estando bajo efectos de bebidas alcohólicas o sustancias controladas, igualmente está prohibido ceder la licencia de conducir a terceras personas o permitir la conducción a personas que no estén legalmente autorizadas para hacerlo. Art. 190 del Reglamento de Tránsito.

Por mandato del art. 191 del mismo Reglamento: *Todo conductor de vehículo motorizado para conducir, llevará consigo obligatoriamente su licencia de conducir o autorización y al requerido por la autoridad, acreditará su identidad y exhibirá los documentos que lo habiliten para conducir.*

5.3.2. Visibilidad del conductor

Esta debe ser correcta y por ningún motivo el conductor distraerse, tomando en cuenta lo siguientes puntos:

- *Punto ciego.*- Se llama punto ciego aquella zona de un vehículo por donde el conductor no puede ver o que pasa a su alrededor y pueden ser :
 - *De construcción.*- La parte trasera inferior de los vehículos, las paralelas laterales que conectan los vidrios parabrisas y retrovisor en las ventanas.
 - *Creados.*- Son cualquier objeto entre ellos las calcomanías, adornos, persianas, que son colocados cerca de los vidrios o ventanas, que impiden una visión completa al conductor, por tanto no debemos colocar muchos adornos que impidan la visión por más buena que sea.
- *Encandilamiento.*- Art. 58 del Reglamento de Tránsito: “Queda terminantemente prohibido el encandilamiento. Para efectuar el cruce con otros vehículos es obligatorio el empleo de la luz baja”.
 - *Encandilamiento Diurno.*- En determinadas horas del día por la posición del sol; sus rayos caen sobre los vidrios y se refleja el encandilamiento al conductor por lo que debe ser muy cuidadoso en esas horas críticas y son: cuando el vehículo se dirige hacia el Este de 6:30 a 8:30 am. y cuando el vehículo se dirige hacia el Oeste de 4:30 a 6:30 pm.
 - *Encandilamiento Nocturno.*- Es el más peligroso puesto que lo realizan entre los mismos visibilidad del conductor para el paso que ejecuta cualquier peatón, o cruce de moviidades en una carretera, por lo tanto debemos cuidarnos entre los conductores para evitar el encandilamiento por la noche,

se debe conducir siempre con luz baja cuando se está cruzando con un otro vehículo.

5.3.3. Derechos y obligaciones del conductor

El Código de Tránsito en su Cap. III indica los principales derechos que tiene el conductor:

"Art. 91 Autorización legal.- Toda persona legalmente autorizada tiene derecho a conducir en el territorio de la República el vehículo correspondiente a la clase de licencia que posee".

"Art. 92 Trato.- Al conductor tiene derecho a un trato respetuoso y cortés de parte de las autoridades, pasajeros, peatones y propietario del vehículo que tiene a su cargo".

"Art. 93 Derecho de auxilio.- En situación de peligro o en caso de accidente, el conductor tiene derecho a utilizar los servicios de auxilio público".

"Art. 94 Derecho de Instrucción.- El conductor tiene derecho a participar de los beneficios de instrucción y actualización técnico - profesional que imparten las autoridades del tránsito".

Entre las obligaciones más importantes tenemos según el Código mencionado las siguientes:

"Art. 95 Observancia Legal.- Los conductores, sin excepción, están obligados al conocimiento y estricta observancia de las disposiciones del presente Código y su Reglamento".

"Art. 96 Precaución.- Conducir con atención y los cuidados que requiera la seguridad del tránsito".

"Art. 97 Embriaguez.- está terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez o cuando las condiciones de salud físico-mentales no permitan la normal conducción".

"Art. 98 Conducta.- El conductor tiene el deber de observar las normas de buena conducta y moralidad.

Reconocer que la ley exige que todos los conductores se protejan entre sí contra errores y accidentes que puedan ocasionar otros conductores como también muchos peatones.

5.4. REGULACIÓN NORMATIVA DE LOS PEATONES

Según el Decreto Ley N°- 10135 de 16 de febrero de 1973 Código del tránsito), en su artículo 165, expresa la responsabilidad del peatón, que a la letra dice:

Art. 165°- (RESPONSABILIDAD DEL PEATÓN).- "Cuando un accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón".

Para un mejor entendimiento expliquemos lo inherente al peatón:

5.4.1. Peatón o transeúnte

Es todo ser humano que se desplaza por sus propios medios, sin ningún tipo de ayuda y recorre las vías públicas.

El art. 152 del Reglamento de Tránsito indica: *"En las vías públicas de las ciudades y poblaciones, los peatones circularán por las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada".*

En lugares donde no haya aceras o estas sean muy angostas, podrán excepcionalmente usar la calzada, pero en estos casos circularán uno detrás de otro (uno en fondo) y de ningún modo en grupos.

El art. 166 del Reglamento de tránsito indica:

— *Juego en las vías públicas.*- Es terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo responsabilidad de los padres o encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción que signifique un peligro para la circulación pública.

Existen lugares destinados por el Estado para que los ciudadanos realicen actividades de esparcimiento. En ellos los niños y demás personas pueden divertirse sin fatigas ni riesgos de ser atropellados, estas áreas están alejadas del tránsito de vehículos, generalmente son encerrados y son bastante extensas, son las canchas deportivas, gimnasios, patios escolares de recreo plazas, parques infantiles.

5.5. LA RESPONSABILIDAD

La responsabilidad tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de una sanción conforme a ley. En Nuestro País los órganos encargados de la sanción sobre accidentes de tránsito tipifican siempre presumiendo la culpabilidad del conductor tanto penal como civilmente, y de acuerdo al Código Penal reformado ampliando la responsabilidad penal a los propietarios del vehículo, gerentes o administradores de una empresa de transporte siempre y cuando éstos no cumplan con la posición de garante. Pero en cuanto se refiere al peatón, éste circula por donde más le conviene en forma imprudente, negligente y a veces en completo estado de ebriedad causando numerosos accidentes de tránsito debido a su modo de actuar dentro de la vía pública. A pesar de ello no son sancionados por el hecho ocurrido, llegando en algunos casos a transacciones económicas en su favor.

5.5.1. Clases de responsabilidad

Entre las clases de responsabilidad tenemos:

5.5.1.1. Responsabilidad civil

En materia de tránsito, por daños y perjuicios ocasionados, son civilmente responsables los conductores, usuarios, propietarios, administradores de empresas de transporte.

5.5.1.2. Responsabilidad penal

En los delitos causados por accidentes de tránsito son responsables penalmente los conductores, peatones, propietarios y administradores de empresas de transporte.

Esto con sujeción a lo que establecen los siguientes artículos del código penal:

Artículo 87°.- (RESPONSABILIDAD CIVIL).- Toda persona responsable penalmente, lo es también civilmente y está obligada a la reparación de los daños materiales y morales causados por el delito.

Artículo 88°.- (PREFERENCIA).- La responsabilidad civil será preferente al pago de la multa y a cualquier otra obligación que el responsable hubiere contraído después de cometido el delito.

Asimismo en accidentes de tránsito se evalúa el tipo de delito que se cometió en un accidente, siendo los más comunes:

Artículo 271°.- (LESIONES GRAVES Y LEVES).- El que de cualquier modo ocasionare a otro un daño en el cuerpo o en la salud, no comprendido en los casos del Artículo anterior, del cual derivare incapacidad para el trabajo de treinta a ciento ochenta días, será sancionado con reclusión de dos a seis años.

Si la incapacidad fuere hasta veintinueve días se impondrá al autor reclusión de seis meses a dos años o prestación de trabajo hasta el máximo.

Si la víctima fuera una Niña, Niño o Adolescente, la pena en el primer caso será de reclusión de cinco a diez años y en el segundo caso de cuatro a ocho años.

Artículo 273°.- (LESIÓN SEGUIDA DE MUERTE).- El que con el fin de causar un daño en el cuerpo o en la salud produjere la muerte de alguna persona, sin que esta

hubiere sido querida por el autor, pero que pudo haber sido prevista, será sancionado con privación de libertad de tres a ocho años.

Si se tratare de los casos previstos en el Artículo 254, párrafo primero, la sanción será disminuida en un tercio.

La sanción privativa de libertad será agravada en dos tercios, si la víctima del delito resultare ser Niña, Niño o Adolescente.

ARTICULO 261°.- (HOMICIDIO EN ACCIDENTE DE TRANSITO).- El que resultare culpable de un accidente de tránsito a cuya consecuencia se produjere la muerte de una o más personas, será sancionado con privación de libertad de seis meses a tres años.

Si del hecho derivan lesiones la pena será de privación de libertad de seis meses a dos años.

ARTICULO 262°.- (OMISIÓN DE SOCORRO).- Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas será sancionado con privación de libertad de uno a cuatro años.

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

Sin embargo, no existe ninguna figura que sancione al peatón que ocasiono un accidente, ya sea por culpa o imprudencia.

5.5.2. Determinación de la responsabilidad

El art. 399 del Reglamento de Tránsito indica que si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

5.5.3. Responsabilidad del peatón

El art. 77 del Código de tránsito indica que en todo accidente que ocurra por culpa del peatón, este será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados.

El art. 78 del mismo Código indica que ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aún con el propósito de abordar o detener un vehículo.

El art. 403 del Código de Transito y el art. 165 del Reglamento de Tránsito definen la Ley de la Calzada diciendo que cuando el accidente ocurra en la calzada, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, mientras no se pruebe la culpabilidad del conductor. Esta Ley tiene mucha importancia para definir la responsabilidad del peatón que actúa en forma imprudente, negligente, culpable y algunas veces en forma dolosa y porque beneficia al conductor responsable y respetuoso de las normas de tránsito con el beneficio de libertad provisional en los delitos graves.

El art. 166 del C.N.T. indica que cuando en un accidente resulten comprometidas dos o más personas, la responsabilidad civil o penal, recaerá sobre ellas según el grado de responsabilidad.

El art. 402 del reglamento de tránsito indica, que si se comprobare que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón éste queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente. Como se puede observar, tanto el C.N.T. como su reglamento sancionan al peatón cuando éste es responsable de un hecho de tránsito, lo que hace falta es que se imprima en nuestro Código Penal la responsabilidad penal del peatón.

5.6. HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO

Los hechos o accidentes de vehículos motorizados tienen una explicación técnica; que consiste en las fallas humanas, mecánicas, los defectos de la urbanización de las ciudades y

las deficiencias técnicas en el diseño de las calzadas. Otro aspecto es la imprudencia y el estado de ebriedad de peatones y conductores, especialmente en las vías de mayor circulación.

5.6.1. Definición legal de accidente de tránsito

Nuestro Código Nacional de Tránsito define el accidente de la siguiente manera:

Art. 152°.- ACCIDENTES.- Son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas. Pueden ser dolosos, culposos o fortuitos.

De tal forma que tenemos los accidentes dolosos, culposos y fortuitos:

ARTÍCULO 153.- ACCIDENTES DOLOSOS.- Son accidentes dolosos cuando el resultado antijurídico ha sido querido o previsto y ratificado por el agente o cuando es consecuencia necesaria de su acción.

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

ARTICULO 155.- ACCIDENTES FORTUITOS.- Son accidentes fortuitos cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y se ha debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente.

Es ahí donde los jueces deben concentrar su atención, complementando con las Diligencias policiales especializadas u otras existentes para poder conceder o negar la libertad provisional al conductor o en su caso abrir causa penal, civil en contra del conductor y peatón, o no aceptar como constitución de parte civil aquel peatón responsable del accidente.

CAPITULO VI (MARCO PRÁCTICO)

6. ANÁLISIS DEL MARCO PRÁCTICO

6.1. UNIVERSO DE ESTUDIO

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

- El primer grupo poblacional está conformado por 27 Peatones o transeúntes.
- El segundo grupo poblacional de estudio, está conformado por 24 vendedores o comerciantes en vía pública.
- El tercer grupo poblacional de estudio se encuentra conformado por 11 propietarios de automóvil de uso privado.
- El cuarto grupo poblacional de estudio se encuentra conformado por 40 choferes de servicio público de transporte.

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

Universo de Estudio y grupos poblacionales

ÍTEM	ENCUESTADOS	SEXO		EIDADES
		M	F	
1.	Peatones o transeúntes	20	7	17 a 89 años
2.	Vendedores o comerciantes	2	22	24 a 50 años
3.	Propietarios de automóvil de uso privado	5	6	28 a 48 años
4.	Choferes de servicio público	40	0	20 a 53 años

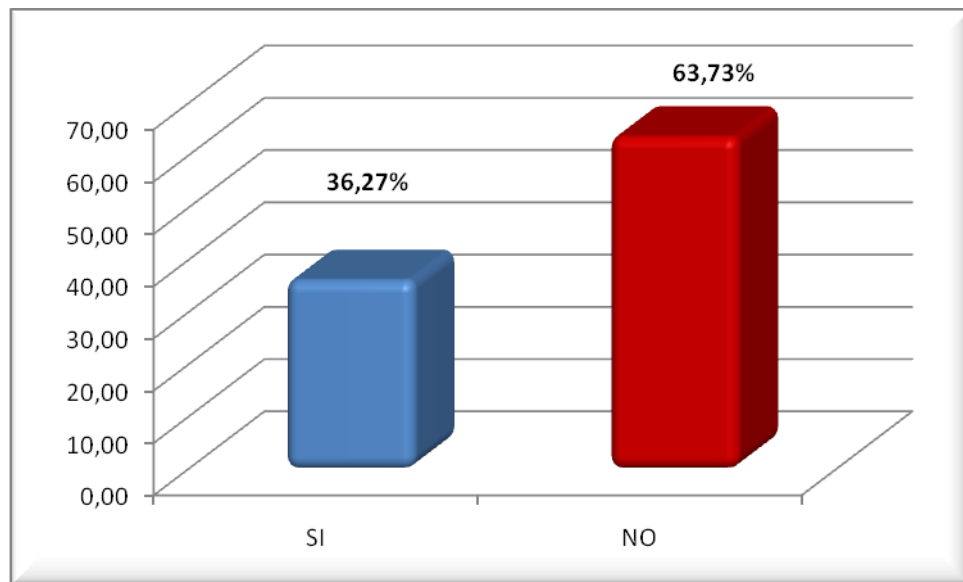
Fuente: Elaboración Propia

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

6.2. RESULTADOS OBTENIDOS

PREGUNTA 1: ¿Usted alguna vez presencio o fue protagonista de un accidente de tránsito?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PÚBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	12	44,44	10	41,67	3	27,27	12	30,00	37	36,27
b.	NO	15	55,56	14	58,33	8	72,73	28	70,00	65	63,73



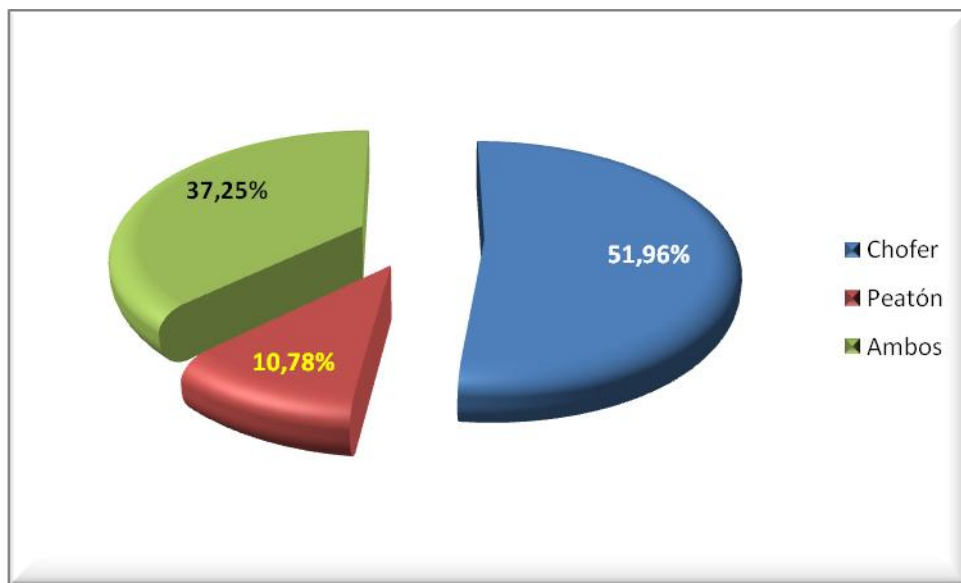
Fuente: Elaboración Propia

A la presente cuestionante el 44.44% de los peatones afirma haber presenciado un accidente de tránsito, los vendedores que presenciaron este tipo de hechos son el 41.67%, propietarios de automóviles de uso privado son un 27.27%, choferes del servicio público 30%.

Ahora si tomamos en cuenta a toda la población se tiene un 36.27%, de los encuestados que presenciaron un accidente de tránsito y el restante 63.73%, solo tiene conocimiento de ello y no fue testigo presencial.

PREGUNTA 2: ¿Generalmente en los accidentes de tránsito a quien se le hace responsable?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	Chofer	17	62,96	15	62,50	3	27,27	18	45,00	53	51,96
b.	Peatón	7	25,93	2	8,33	1	9,09	1	2,50	11	10,78
c.	Ambos	3	11,11	7	29,17	7	63,64	21	52,50	38	37,25



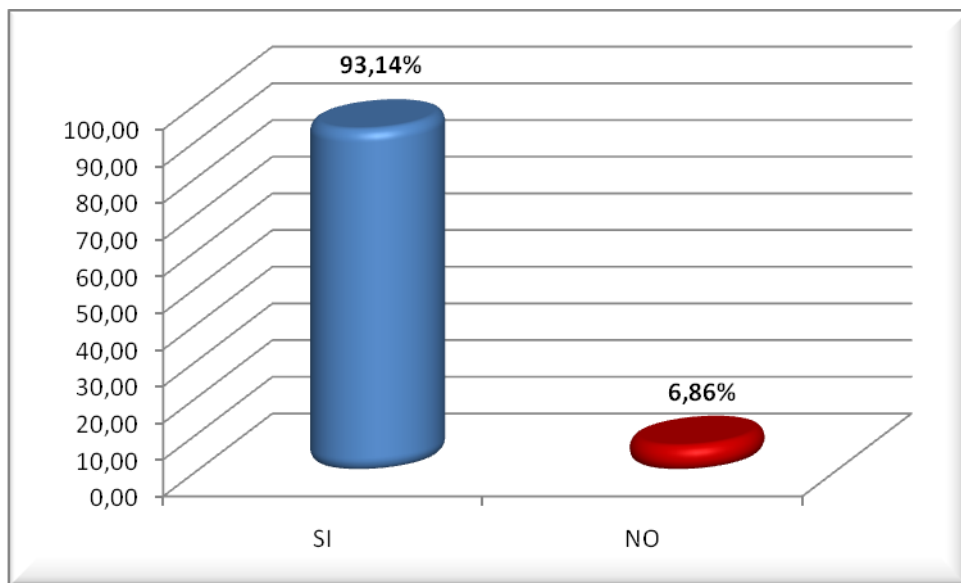
Fuente: Elaboración Propia

Cuando se colige la información, en cuanto a quien se responsabiliza de un hecho de tránsito, indican que hacen responsable generalmente a los Choferes (51.96%), seguido de la responsabilidad de ambas partes (37.25%) y finalmente se sitúa como responsables a los peatones (10.78%).

Donde se puede inferir que en cualquier caso de accidente al no aplicar una norma que responsabilice a los peatones, la culpabilidad recaerá generalmente en los choferes o conductores del vehículo.

PREGUNTA 3: ¿Usted considera que los peatones que invaden el carril o vías de circulación vehicular ocasionan accidentes de tránsito?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	27	100,00	24	100,00	7	63,64	37	92,50	95	93,14
b.	NO	0	0,00	0	0,00	4	36,36	3	7,50	7	6,86



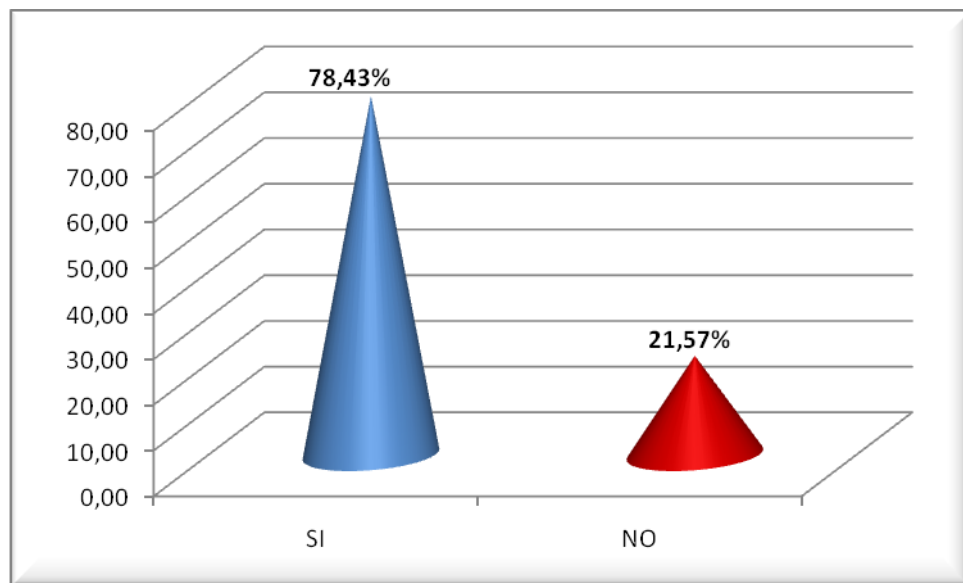
Fuente: Elaboración Propia

Analicemos ahora si los peatones que invaden el carril o vías de circulación vehicular (Calzada) ocasionan accidentes de tránsito, de tal forma que se pudo establecer según los encuestados de cada grupo de estudio que si son un factor que ocasiona estos hechos donde los mismos peatones y vendedores lo afirman como tal (100%), sin embargo el 63.64% de propietarios de automóviles de uso privado lo consideran de igual forma y el 92.50% de los trasportistas públicos también coincide con la misma.

De forma general se tiene si ocasionan accidentes de tránsito (93.14%), ante un 6.86% que es mínima, lo contradice.

PREGUNTA 4: ¿Considera usted que los vendedores que se asientan en las aceras también son un factor para ocasionar accidentes de tránsito?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	24	88,89	6	25,00	10	90,91	40	100,00	80	78,43
b.	NO	3	11,11	18	75,00	1	9,09	0	0,00	22	21,57



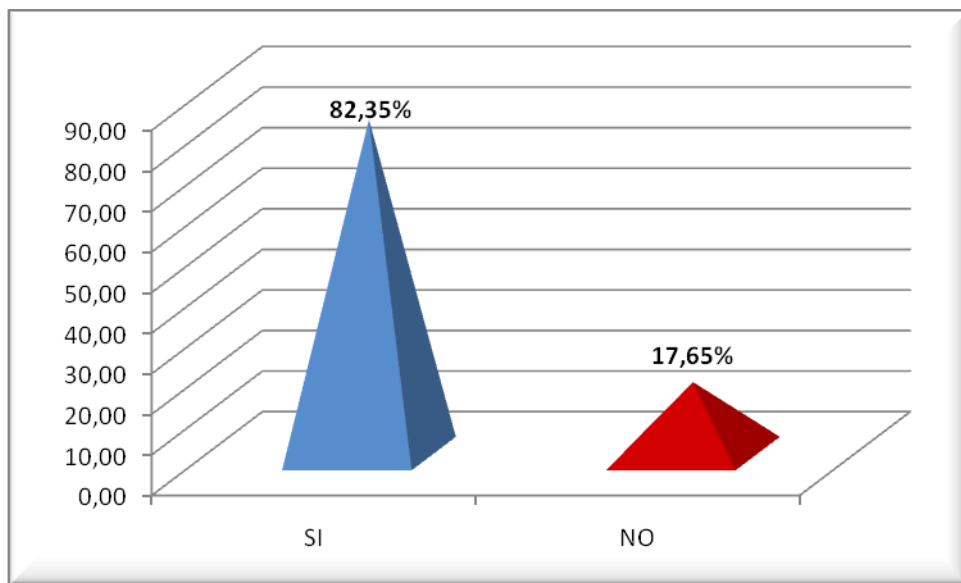
Fuente: Elaboración Propia

Ahora con relación a los vendedores como un factor que también incide para que ocurra estos hechos, los peatones afirman que si son un factor en un 88.89%, negado por los vendedores en un 75%, sin embargo el 25% de los vendedores o comerciantes afirman que si son un factor. Pero con relación a los conductores de automóviles de uso privado el 90.91% y el 100% de los conductores de servicio público coinciden en que los vendedores son un factor para que ocurran hechos de tránsito.

Considerando los datos de forma general, tenemos que el 78.43% de los encuestados coincide en que si son un factor, debido a que en su mayoría de los comerciantes en vía pública ocupan la totalidad de las aceras, no dejando espacio para el peatón, e inclusive se asientan en plena calzada.

PREGUNTA 5: ¿Se debe atribuir la responsabilidad de accidentes también a los peatones?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	11	40,74	22	91,67	11	100,00	40	100,00	84	82,35
b.	NO	16	59,26	2	8,33	0	0,00	0	0,00	18	17,65



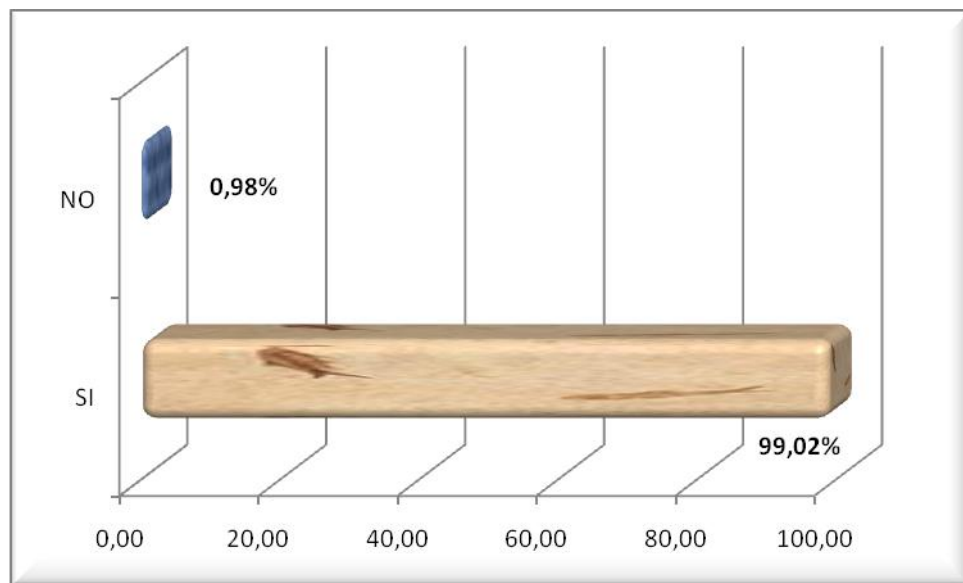
Fuente: Elaboración Propia

Si analizamos, al peatón como un factor que ocasiona accidentes de tránsito al igual que a los comerciantes en vía pública, es necesario analizar si se les debe atribuir responsabilidades ya sean civiles y/o penales si correspondiera, donde se establece según los datos colegidos y que según los peatones el 40.74%, vendedores 91.67%, propietarios de automóviles de uso privado 100% y choferes del servicio público 100%, coinciden en que si se les debe atribuir responsabilidad del accidente al peatón que la ocasiona.

Así e forma general tenemos que el 82.35% establece que si se le deben atribuir las responsabilidades que competan y el 17.65% considera lo contrario.

PREGUNTA 6: ¿Es necesario regular la transitabilidad de los peatones y vendedores, para prever y evitar accidentes de tránsito?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	27	100,00	23	95,83	11	100,00	40	100,00	101	99,02
b.	NO	0	0,00	1	4,17	0	0,00	0	0,00	1	0,98



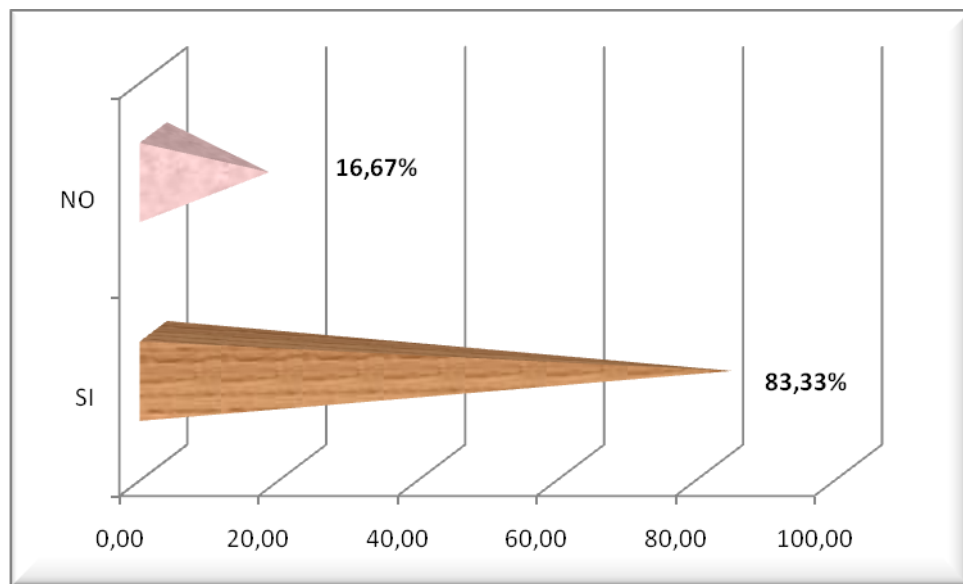
Fuente: Elaboración Propia

Con respecto a una de las problemáticas sobre si es necesario regular la transitabilidad de los peatones y vendedores para prever y evitar accidentes de tránsito como una medida legal de seguridad vial, tenemos que tanto los conductores del servicio público de transporte (100%), los propietarios de transporte privado (100%), peatones (100%) y vendedores (95.83%), afirman que si es necesario regular estos aspectos dado a la creciente población urbana.

De los datos generales se puede expresar que el 99.02% afirma que si es necesario regular la transitabilidad de peatones y vendedores, siendo opiniones contrarias solo el 0.98%.

PREGUNTA 7: ¿Es necesario sancionar a peatones en ocasionan accidentes de tránsito?

ÍTEM	VARIABLE	PEATONES		VENDEDORES		MOVILIDAD PRIVADA		SERVICIO PUBLICO		TOTAL	
		Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
a.	SI	12	44,44	22	91,67	11	100,00	40	100,00	85	83,33
b.	NO	15	55,56	2	8,33	0	0,00	0	0,00	17	16,67



Fuente: Elaboración Propia

Finalmente con relación a sancionar a peatones cuando se den hechos de tránsito ocasionados por ellos, se pudo establecer que según los peatones (44.44%), vendedores (91.67%), propietarios de automóviles de uso privado (100%) y conductores del servicio público (100%), coinciden en que si es necesario las sanciones que correspondan.

De forma general podemos expresar los siguientes datos el 83.33% establece que si se los debe sancionar, ante el 16.67% que se muestra contrario a ello.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Gran parte de los accidentes en vía pública son fruto de la responsabilidad de los conductores; sin embargo, en algunos casos son provocados por el descuido y la poca educación de los peatones cuando transitan una calle o avenida.
- Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías; sin embargo, para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes, sino muchas veces causantes de los mismos, así lo señalan las estadísticas donde en muchos de los accidentes, un gran porcentaje de peatones han sido los culpables.
- Las autoridades de Tránsito señalan que los peatones, en nuestra ciudad y peor en poblaciones pequeñas, ignoran cómo deben transitar, cruzar una calle, avenida o plaza. Además, desconocen la manera en que deben abordar un vehículo público.
- Causa de ello el 30% de los accidentes de tránsito es ocasionado por la imprudencia de los peatones y por la falta de educación vial. Los registros del Organismo Operativo de Tránsito hasta la gestión 2011 dan cuenta que de cada 100 accidentes, en los que un vehículo atropella a un peatón, 75 son responsabilidad de los mismos peatones, por no respetar la normativa. Dado que el artículo 403, el de la Ley de la Calzada del Reglamento del Código del Tránsito, Aprobada por Resolución Suprema N° 187444, 8 de junio de 1978 indica que “cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil, mientras no se pruebe su culpabilidad”.
- Con respecto a las vendedoras en vía pública, un estudio de la investigadora en Calidad Ambiental, Alexa Wiskott, señala que el 60 por ciento de los accidentes de tránsito que ocurren en el centro y la zona Norte de la ciudad tienen como víctima al peatón, debido a que las aceras están ocupadas por vendedores o son angostas. La entidad, en su estudio “Plan Peatonal para La Paz”, encontró que en la ciudad hacen falta pasos para ciudadano seguros, aceras más amplias, una red y aceras despejadas, además de plazas en vez de nudos de distribución vehicular.

- De acuerdo a la investigación, en la zona Max Paredes existe una ocupación generalizada de las aceras por el comercio en vía pública. La misma escena se repite en otros puntos del corazón comercial de la ciudad, como la Buenos Aires, la Tumusla, Max Paredes, Manco Kápac y las calles Santa Cruz, Vicente Ochoa, Pedro de la Gasca, Antonio Gallardo, Isaac Tamayo, Calatayud e Incachaca.
- Los accidentes de tránsito ocasionado por peatones son un problema latente en nuestra sociedad. Dicha realidad nos llevó a plantearnos la siguiente pregunta: ¿El resultado acaecido en un accidente automovilístico con responsabilidad del peatón le es imputable al conductor? Es así que con la ayuda de la doctrina y normativa jurídica hemos encontrado la siguiente respuesta a nuestra interrogante:
 - El peatón infractor es el responsable de su propio perjuicio ocasionado por el accidente, toda vez que ha realizado una acción a propio riesgo que vulnera su deber de autoprotección. Pero, ¿Cuándo crea el peatón un riesgo que lo vuelve responsable de su propia desgracia? la respuesta se encuentra en el Reglamento del Código de Tránsito, el cual expresa una serie de normas de cuidado que el peatón diligente debe cumplir. Sin embargo esta culpabilidad es transmitida al conductor, y generalmente recae sobre el toda la responsabilidad, donde el peatón sale libre de responsabilidad por su conducta contraria a la ley.
- Finalmente queda claro que las consecuencias de los accidentes de tránsito se producen a nivel de los daños materiales que se producen a los vehículos involucrados o alguna estructura con la que colisionan y los daños a la salud. Los accidentes de tránsito producen víctimas mortales y en otros casos lesiones que pueden categorizarse de leves, moderadas (ocasionan deficiencias o discapacidad parcial) o graves (que generan discapacidad permanente). Por lo tanto también es necesario regular las acciones de peatones y vendedores en vía pública para su circulación y ejercicio comercial, que son un factor que también ocasionan accidentes de tránsito y así garantizar la seguridad vial.

RECOMENDACIONES

Existe una serie de recomendaciones y es necesario ante todo insistir en que dado el crecimiento del parque automotor, el crecimiento de la población, establecer políticas jurídicas y educativas para poder proporcionar de mecanismos a la autoridad la prevención y una adecuada determinación de las responsabilidades en hechos de tránsito por causa de la conducta contraria a la ley de peatones y vendedores en vía pública, debido a la falta de una educación vial donde el peatón no cumple primordialmente con los siguiente:

- Cruzar las pistas por los puentes o cruces señalizados
- Respetar el semáforo y la policía de tránsito.
- Mientras camine, preste atención al cruzar las calles.

Varios son los mecanismos como el reglamento del código nacional de tránsito que establece procedimientos que tiene establecido dentro de nuestro ordenamiento para que se sancione la responsabilidad del peatón y las víctimas de los accidentes de tránsito puedan reclamar la correspondiente indemnización de perjuicios al agente responsable.

Donde el peatón responsable escapa a la responsabilidad de sus actos ya sea por negligencia o imprudencia, haciendo responsable al conductor del vehículo protagonista, e inclusive con otras víctimas o terceras personas, que acuden a responsabilizar al conductor.

De este modo, pensamos que dicha norma no basta, y es necesario promover a través de multas y sanciones, el respeto peatonal al Reglamento del Código Nacional de Tránsito, norma que ha sido “letra muerta” para la mayoría de transeúntes de nuestro país y complementar con un mecanismo de orden nacional que regule la transitabilidad de peatones y vendedores en vía pública. Más aún, corresponde encomiar el fin preventivo especial positivo que presenta la propuesta de ley ante la problemática, en busca “reeducar” al infractor peatonal. Y recomendar su aplicación, la misma que se expone a continuación.

PROPUESTA DE MECANISMO LEGAL

PROYECTO DE LEY DE REGULACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

Proyecto de ley N°:.....

JUAN EVO MORALES AYMA:

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Por cuanto la Honorable Asamblea legislativa Plurinacional, en uso de sus facultades, ha sancionado la siguiente Ley:

LEY DE REGULACIÓN DE LA TRANSITABILIDAD DE PEATONES Y VENEDORES EN VÍAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

CONSIDERANDO:

Que los resultados de un hecho de tránsito son el manifiesto que los traumatismos y muertes por accidentes de tránsito siguen constituyendo un importante problema de salud pública.

Que más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los supervivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación y, con mucha frecuencia, los gastos de las exequias y la pérdida del sostén de la familia.

Que la población especialmente en las capitales departamentales creció en forma extraordinaria y al mismo tiempo, existe una falta de regulación de calzada que se constituye en una vulnerabilidad a la seguridad vial de peatones, usuarios y transportistas.

Que es necesario implementar sistemas seguridad vial y la construcción de vías de tránsito más seguras, el diseño de infraestructuras y el mejoramiento del transporte público que reduzcan los traumatismos físicos y psíquicos y contribuirán a tener una población más sana.

Considerando, que El 30% de los accidentes de tránsito es ocasionado por la imprudencia de los peatones y por la falta de educación vial, que invaden vías de uso exclusivo de vehículos motorizados.

Que comerciantes en vía pública invaden y/o ocupan vías de uso exclusivo de peatones, obligándolos a estos a invadir la calzada de circulación vehicular, poniendo en riesgo la integridad física tanto de los peatones y de ellos mismos.

Que es responsabilidad del estado garantizar a toda persona el derecho a la vida y a la integridad física, garantizar a toda persona la libertad y seguridad personal el derecho a la Libertad de circulación derecho a la indemnización, reparación y resarcimiento de daños y perjuicios en forma oportuna y la garantía que toda persona en el ejercicio de sus derechos e intereses será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales jurisdiccionales, por lo que a falta de una ley de calzada o regulación de transitabilidad de peatones y vendedores en vía pública, es necesaria su regulación para prevenir, responsabilizar y sancionar en los casos de hechos de tránsito en vías de circulación vehicular emergente de la responsabilidad de peatones y vendedores.

POR TANTO:

La Honorable Asamblea Legislativa Plurinacional del Estado Boliviano;

DECRETA:

**CAPITULO I
GENERALIDADES**

Artículo 1.- (Objeto).- La presente ley tiene por objeto regular la libre transitabilidad de peatones y el asentamiento de vendedores en vía pública, con las condicionantes para la restricción en vías de circulación vehicular.

Artículo 2.- (Peatón).- El peatón es la persona que transita a pie por espacios públicos abiertos. También son peatones las personas con discapacidad que circulan con una silla de ruedas y las que empujan caminando cualquier otro vehículo de pequeñas dimensiones, por las vías públicas.

Artículo 3.- (Vías de Circulación Pública).- Camino construido para la circulación pública. Cuando al mismo no se aplican otras limitaciones que enmarca la presente ley, siendo esta de carácter Urbana y rural:

1) Urbana

- a. Vías de circulación Peatonal, son las Aceras, Pasarelas e infraestructura pública destinada para su uso y libre circulación;
- b. Vías de Circulación Vehicular, Son las avenidas, calles y toda calzada destinadas exclusivamente para el uso vehicular.

2) Rural

- a. Vías de circulación Peatonal, son los espacios adyacentes o laderas ubicados a los extremos de las carreteras o caminos.
- b. Vías de Circulación Vehicular, son las carreteras o caminos de la red vial de caminos interdepartamentales e interprovinciales.

Artículo 4.- (Vendedor en vía pública).- Es toda persona que realiza actividades comerciales en vía pública, y son:

- 1) Puestos de venta en vía pública; y
- 2) Comerciantes ambulantes.

Artículo 5.- (Obligación de cumplimiento).- Los peatones y Vendedores en vía pública se encuentran obligados a acatar las disposiciones que rigen para el tránsito urbano e interurbano; gozando de los derechos establecidos en la presente Ley, y asumiendo las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento.

CAPITULO II

DERECHOS y DEBERES DE LOS PEATONES

Artículo 6.- (Derechos de los peatones).- El tránsito de los peatones deberá hacerse de acuerdo con las normas siguientes:

- 1) Transitar por las aceras, pasarelas e infraestructura pública destinada para esta finalidad, con sujeción a las normas de circulación, que al efecto dispone la presente ley;
- 2) En aquellas vías públicas donde no haya acera, deberán hacerlo por las bermas o franjas laterales de la calzada y por el costado izquierdo de ellas, enfrentando los vehículos que circulen en sentido opuesto;
- 3) Pasar las calzadas de las vías destinadas para el tránsito de vehículos motorizados sólo por las zonas autorizadas para ello, como ser pasarelas, pasos peatonales de cebra, o cualquier otra infraestructura destinada para la circulación peatonal.
- 4) En los caminos rurales sólo podrán cruzar la calzada, cuando no haya vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad;
- 5) El peatón que haya iniciado el cruce reglamentario, tendrá derecho a continuarlo no obstante se produjere un cambio en la señal, y los conductores deberán respetar ese derecho.
- 6) En todo caso, tendrán derecho preferente de paso sobre los vehículos que viren;
- 7) En los pasos peatonales no regulados, los peatones tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos. Sin embargo, ningún peatón podrá bajar repentinamente de la acera o cruzar la calzada corriendo;
- 8) Obedecer las indicaciones de los dispositivos de señalización para regular el tránsito que le sean específicamente aplicables, incluyendo los semáforos, u otro tipo de reglas permanentes o temporales;

Artículo 7.- (Deberes de los peatones).- Los deberes en el tránsito de los peatones serán las siguientes:

- 1) Transitar por las aceras, pasos peatonales, pasarelas y por toda infraestructura destinada al uso de los mismos sin detenerse, formando grupos o aglomerando personas, que puedan dificultar la circulación de los demás peatones y/o afectar su seguridad;
- 2) No podrán permanecer en las calzadas de las calles o caminos de forma que afecte la seguridad de otros peatones;
- 3) En ningún caso podrán cruzar la calzada en forma diagonal o por el área de intersección de las calzadas;
- 4) En los lugares regulados autoridades competentes, ya sea de la unidad de Tránsito de la Policía Boliviana o autoridad Municipal de regulación Vial, deberán respetar

sus señales y no podrán iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que les sea indicado.

- 5) No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento o por su lado hacia la calzada;
- 6) Deberán respetar el derecho preferente de paso de los vehículos de emergencia, que se anuncien con sus elementos sonoros y luminosos, y
- 7) No podrán transitar tan cerca de los cordones de acera de modo que se expongan a ser embestidos por los vehículos que se aproximen.

Artículo 8 (Obligación del uso de aceras y pasarelas). Las aceras y pasarelas son para el uso exclusivo de los peatones. Los peatones tienen la obligación de circular y cruzar por las intersecciones de manera precavida y siempre auxiliándose de las señales de regulación vial.

CAPITULO III

DERECHOS Y DEBERES DE LOS VENDEDORES EN VÍA PÚBLICA

Artículo 9.- (Derechos de los vendedores).- Los vendedores tienen su derecho al trabajo consagrado por el Artículo 9, numeral 5 de la C.P.E. de la cual emerge el comercio en vía pública asentados en puestos de venta y comercio ambulante.

Artículo 10.- (Deberes de los vendedores).- Los vendedores tienen el deber de ejercer sus actividades sin ocasionar perjuicio al bien colectivo según establece el Artículo 47, parr. I de la C.P.E. de la cual se encuentran exentos de:

- 1) Ocupar vías de circulación peatonal que perjudiquen el paso de los mismos;
- 2) Ocupar vías de circulación peatonal, donde el tráfico vehicular sea a gran velocidad.
- 3) Invasión de vías de circulación vehicular.
- 4) Los asentamientos que no estén autorizados por la autoridad competente y que ocasionen hechos de tránsito serán de responsabilidad del vendedor.

CAPITULO IV

RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 11.- (Clasificación de las sanciones).- Las sanciones en materia de infracciones ocasionadas por peatones y vendedores serán de carácter administrativo, responsabilidad civil y penal, según su competencia a la que corresponda y serán determinadas por la

policía boliviana, mediante sus unidades especiales asignadas para este fin, para remitirlas a la competencia respectiva para su resolución.

Artículo 12.- (Aplicación de sanciones).-

- 1) Se aplicaran las sanciones administrativas a las infracciones de las cuales no emerja daño material y/o integridad física de ninguna persona.
- 2) Se aplicaran las sanciones de responsabilidad civil a aquellas que por su conducta emergieran daños a bienes materiales.
- 3) Se aplicaran las sanciones de responsabilidad penal, a aquellas de las cuales su conducta dio lugar a un delito tipificado en el Código Penal.

Artículo 13.- (Infracciones de los peatones).-

- 1) Transitar por las calzadas poniendo en peligro su seguridad, excepto para cruzarlas o evitar un obstáculo
- 2) Circular en vía pública en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos de forma manifiesta;
- 3) Circular en forma imprudente en la vía causando riegos para otros peatones o para la circulación vehicular;
- 4) Cruzar la calzada por delante de un vehículo detenido, cuando no le asiste derecho de paso;
- 5) Cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada, cuando no le asiste el derecho de paso;
- 6) No utilizar las pasarelas, puentes y/o pasos peatonales o cruces subterráneos para cruzar la calzada;
- 7) Alterar, destruir, remover o suprimir las señales de tránsito;
- 8) Cerrar la vía pública sin contar con el permiso excepcional vigente.
- 9) Cruzar en lugares no autorizados;
- 10) Bajar o ingresar repentinamente a la calzada, para intentar detener un vehículo;
- 11) Depositar o abandonar objetos o sustancias que dificulten la circulación en la vía o constituyan peligro;

Artículo 13.- (Infracciones de los vendedores en vía pública).-

- 1) Ocupar aceras y pasos de peatones prohibidos para el asentamiento de puestos de venta.
- 2) Obstaculizar el paso a los peatones poniendo en riesgo su seguridad.
- 3) Ocupar vías de circulación vehicular.

Artículo 14.- (La conciliación de daños en la vía administrativa).- Se dará curso a la conciliación, si la materia de que se trate es conciliable en los asuntos susceptibles de conciliación, como un derecho de procedibilidad para el pago de daños materiales emergentes de un hecho de tránsito en el cual el peatón o vendedor en vía pública sea el responsable en la cual no se haya cometido un delito tipificado en el Código Penal, se deberá:

- 1) El infractor deberá solicitar una audiencia de conciliación ante autoridad competente.
- 2) Celebrar un acta del acuerdo conciliatorio deberá contener lo siguiente:
 - a. Lugar, fecha y hora de audiencia de conciliación.
 - b. Identificación del Conciliador.
 - c. Identificación de las personas citadas con señalamiento expreso de las que asisten a la audiencia de conciliación.
 - d. Relación sucinta de las pretensiones motivo de la conciliación.
 - e. El acuerdo logrado por las partes con indicación de la cuantía, modo, tiempo y lugar de cumplimiento de las obligaciones pactadas.
- 3) A las partes de la conciliación se les entregará copia auténtica del acta de conciliación con constancia de que se trata de primera copia que presta mérito ejecutivo.
- 4) El conciliador expedirá constancia al interesado en la que se indicará la fecha de presentación de la solicitud y la fecha en que se celebró la audiencia o debió celebrarse, y se expresará sucintamente el asunto objeto de conciliación, en cualquiera de los siguientes eventos:
 - a. Cuando se efectúe la audiencia de conciliación sin que se logre acuerdo.
 - b. Cuando las partes o una de ellas no comparezca a la audiencia. En este evento deberán indicarse expresamente las excusas presentadas por la inasistencia si las hubiere.
 - c. Cuando se presente una solicitud para la celebración de una audiencia de conciliación, y el asunto de que se trate no sea conciliable de conformidad con la ley. En este evento la constancia deberá expedirse dentro de los 10 días calendario, siguientes a la presentación de la solicitud.
 - d. En todo caso, junto con la constancia se devolverán los documentos aportados por los interesados. Los funcionarios públicos facultados para

conciliar conservarán las copias de las constancias que expidan y los conciliadores de los centros de conciliación deberán remitirlas al centro de conciliación para su archivo.

Artículo 15.- (Competencia de autoridad judicial).- Superada la etapa de conciliación sin que se logre un acuerdo entre las partes, las víctimas de un accidente de tránsito por efecto de la acción de peatones y vendedores en vía pública, pueden interponer la correspondiente acción para que el juez competente establezca la responsabilidad que le asiste al agente demandado y profiera la respectiva condena para la indemnización de los perjuicios causados.

Artículo 15.- (La acción civil dentro del proceso penal).- La acción civil para el resarcimiento de los daños y perjuicios individuales y colectivos causados por la conducta punible del peatón o vendedor en vía pública, podrá ejercerse dentro del proceso penal, a elección de las personas naturales o jurídicas perjudicadas, por los herederos o sucesores de aquellas en los casos de fallecimiento de la víctima.

Artículo 16.- (La acción penal).- La acción Penal dará lugar en cuanto el peatón o vendedor haya incurrido en una conducta punible tipificada en el código penal.

CAPITULO V

CULPA EXCLUSIVA DEL PEATÓN Y VENDEDOR EN VÍA PÚBLICA EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

Artículo 17.- (Culpabilidad del Peatón y Vendedor en vía pública).- En los casos de hechos de accidentes de tránsito en la cual se establezca la responsabilidad por culpa del peatón y/o vendedor en vía pública, correrán con los gastos y resarcimiento de los daños por los perjuicios ocasionados.

Artículo 18.- (Exoneración del conductor).- Los conductores que estén vinculados a hechos de tránsito, en la cual se demuestre la responsabilidad de peatón y/o vendedor en vía pública como causante de estos hechos, estarán libres de toda responsabilidad, pudiendo exigir el pago de resarcimiento de daños y perjuicios según se determine legalmente.

Artículo 19.- (Negligencia e imprudencia del peatón).- Comportamiento peatonal contrario a Disposiciones de Tránsito (norma de cuidado) que se encuentra dentro del concepto de acción en propio riesgo, hecho que lleva a imputar el resultado del accidente a la propia víctima y considerar atípico el comportamiento del conductor.

CAPITULO VI
INCORPORACIONES AL CÓDIGO PENAL

Artículo 20.- (Incorporaciones al Código Penal).- Incorpórese al Código Penal, Ley por Ley 1768, el Artículo 110 Bis, la misma que será redactada con el siguiente texto:

Artículo 110 Bis.- (Imprudencia peatonal).- *El peatón que transite con comportamiento contrario a disposiciones de Tránsito y demás normas que regulen la circulación del peatón en acción de propio riesgo y que ocasione, como resultado accidentes a la propia víctima y considerar atípico al comportamiento del conductor, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años.*

DISPOSICIÓN FINAL

PRIMERA.- Los gobiernos municipales autónomos incorporaran a su ordenamiento para su aplicación, según competan sus competencias exclusivas.

SEGUNDA.- Queda abrogadas todas las disposiciones contrarias a la presente ley, A partir de su aplicación y ejecución.

Para fines de su promulgación y vigencia, remítase a conocimiento del Órgano Ejecutivo.

Es dada en la sala de sesiones del Órgano Legislativo Plurinacional del Estado Boliviano.

Fdo. Presidente Cámara de Senadores	Fdo. Presidente Cámara de Diputados
Fdo. Senador Secretario	Fdo. Diputado Secretario

POR TANTO, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia

Fdo. JUAN EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL
DE BOLIVIA

BIBLIOGRAFÍA

Libros consultados:

- Autoridad de Fiscalización y control de Pensiones y Seguros: Boletín Estadístico Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, enero a junio, 2012.
- Álvarez, Ramiro: "Manual de Educación Vial". La Paz – Bolivia, 2012.
- Alterini, A. A.: "LA responsabilidad legal de culpa como regla del favor victima en responsabilidad por daños". Libro Homenaje a Jorge Bustamante Alsina, t T, Albeledo-Perrot, Buenos aires, 1990.
- André Tunc: La Responsabilité Civile. Économica. Paris, 1981. No. 187
- Baker, J. S.: Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico. Madrid: Gala. (Traducido por la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico). 1970.
- Bidart Campos, Germán: Derecho Constitucional de la Libertad, edit. Ediar, Buenos Aires, 1963.
- Cavanillas Múgica: "La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia". Aranzadi, Pamplona, 1987
- Colombo, L. A.: "Culpa aquiliana". Editora argentina. Buenos Aires, 1974.
- Díez-Picazo y Gullón, Derecho Civil, 2001
- Díez-Picazo: "Estudios sobre la jurisprudencia civil", Madrid 1973
- Exner, A.: "De la fuerza mayor en el Derecho mercantil y en el actual". Madrid, 1905.
- Fernando de Trazegnies Granda: LA TEORÍA JURÍDICA DEL ACCIDENTE, 2004.
- Fernández Martín-Granizo, M.: "Los Daños y la Responsabilidad Objetiva en el Derecho Positivo Español". Editorial Aranzadi. Pamplona 1972.
- Guillen, J.: "Urbs Roma", vida y costumbres de los romanos II. La vida pública". Salamanca 1978.
- Gorgi, G.: "Teoría de las Obligaciones en Derecho Moderno", vol. 5º, 2ª edic. Madrid, 1980.
- González Herrera, C.: La Responsabilidad Civil en los accidentes de tránsito e indemnización. Trabajo de grado, Licenciatura en Derecho, Universidad de Costa

- Rica, San Pedro, Costa Rica. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica. Signatura Tesis 1310), 1984.
- Günther, Jakobs; Cancio Meliá: Derecho Penal del enemigo. Thomson-Civitas. 2006
 - Grimal, P.:“La civilización romana”. Editorial Paidós Ibérica. Barcelona 2007.
 - Heinrich HW: Industrial accident prevention: a scientific approach. McGraw-Hill. 1931.
 - Hidalgo V, Jorge: Causas eximientes de Responsabilidad de la Administración. Revista Estudiantil de Investigaciones Jurídicas, (Año 1, N° 1), 1984.
 - Lara Peinado, F.:“Código Hammurabi”. Editora nacional. Madrid, 1982
 - Larenz, K.: “Derecho de obligaciones”. Revista de Derecho Privado. Madrid 1959.
 - López Del Carril, Gonzalo, Responsabilidad civil en rutas, autopistas y vías de circulación. El rol de los concesionarios viales, Ed. La Ley, Buenos Aires, 1999
 - López, Miguel -Muñiz Goñi: Accidentes de Tráfico. Problemática e investigación, Editorial Colex, 4ª edición, 1995
 - López Días, Claudia. Acciones a propio riesgo. Bogotá; Universidad del Externado de Colombia, 2006.
 - Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón: Sistema de derecho civil, vol II, Tecnos, 1989. ISBN 84-309-0813-7 (Obra completa).
 - Martínez Diez, G.: “Leyes de Alfonso X. II Fuero Real”. Ávila, 1988.
 - Martínez Rincones, J.F.: Responsabilidad penal y, homicidio. Editorial Alfa, Mérida. Venezuela, 1991
 - Martínez Sarrión, A.:“Las raíces romanas de la responsabilidad por culpa”. Bosch. Barcelona, 1993.
 - Medina Alcoz, M.:“La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual”. Dykinson. Madrid 2003.
 - Meilij, Gustavo, Accidentes de tránsito. Efectos jurídicos, Ed. Depalma, Buenos Aires, 1991
 - Mendoza J.: Curso de Derecho Penal Venezolano, Parte general, Tomo II, 11va. Edición, Caracas, el Cojo, 1987
 - Miguel López-Muñiz Goñi: Derecho y técnica de la circulación, Volumen 2, Editorial Gesta, 1964.

- Mir Puig, Santiago. Derecho Penal Parte General. Séptima edición. Barcelona; Reppertor, 2004
- Mosset Iturraspe, Jorge - Rosatti, Horacio Daniel, Derecho de Tránsito, Ed. Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 1995
- Montoro González, L.:“Tráfico y seguridad vial: 600 años de historia”. Intras, Uv.
- National Postal Museum, Smithsonian: Historia y desarrollo de los estándares de seguridad de los vehículos motorizados, USA, 2001.
- Nils Bohlin: Seguridad activa, ‘Inseguro a cualquier velocidad’, Las pistas de pruebas son clave para el desarrollo de sistemas de seguridad, octubre de 2012.
- Peña López, F.: “La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual”. Comares. Granada, 2002.
- Reglero Campos, L. F.: “Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro”. 2ª edición. Aranzadi Thomson. Navarra 2007.
- Reyes Echandía, A.: La Culpabilidad. Universidad del Externado de Colombia. Bogotá, Colombia, 1982
- Ricol, J.:“La responsabilidad por accidentes de automóvil, en la doctrina y la jurisprudencia francesas” Revista de Derecho Privado. Tomo XII. Madrid 1925.
- Roxin, Claus. Imputación Objetiva en el Derecho Penal. Lima; IDEMSA, 1997.
- Rune Elvik & Truls Vaa: El manual de medidas de Seguridad Vial. Madrid: Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), 2006.
- Sánchez Calero, F.: “La evolución del seguro de automóviles”. R.E.S. 1987, núm. 49, enero-marzo.
- Tabasso, Carlos, Derecho del Tránsito – Los Principios, Ed. B de F, Buenos Aires, 1997
- Tobeñas, J.:“Hacia un nuevo derecho civil”. Revista General de Legislación y Jurisprudencia. Vol. LVI. Editorial Reus. Madrid 1933.
- Trigo Represas, Félix A. – LÓPEZ MESA, Marcelo J., Tratado de la Responsabilidad Civil, T. III, Ed. La Ley, Buenos Aires, 2005
- Villavicencio Terreros, Felipe. Derecho Penal Parte General. Lima; Grijley, 2009.
- Wacke, a.: “Accidentes en deporte y juego según el Derecho romano y el vigente Derecho alemán”. Anuario de Historia del Derecho Español núm. 59. 1989

- Weingarten, Celia – Gherzi, Carlos A., Contrato de peaje – Rutas y autopistas, Ed. Universidad, Buenos Aires, 2000

Medios de prensa consultados:

- El Día: Peatones en vía pública, son tan responsables como los conductores, por: Ismael Luna Acevedo, en Educación Vial, Santa Cruz, Lunes 14 de mayo de 2012.
- El Día: Peatones ocasionan el 30% de los accidentes de tránsito, Portada, Santa Cruz, Domingo, 7 de Noviembre, 2010
- Radio FM Bolivia: Peatones ocasionan el 30% de los accidentes de tránsito, Noticias, 07 de noviembre de 2013.
- Opinión: Peatones también son responsables en los accidentes, Por: Melissa Revollo, Cochabamba, Bolivia, Lunes 29 de agosto de 2011
- El diario: Tránsito identifica tres tipos de responsabilidades por accidentes, La Paz, 21 de Octubre de 2010
- El diario: Aceras y calles en mal estado ponen en peligro a peatones, La Paz, 27 de Septiembre de 2009.
- G.A.M.L.P.: Boletín: LOS ARTESANOS SE UNEN POR UNA NAVIDAD ORGANIZADA , GTZ/OMC, Diciembre de 2012.
- La Razón: Al menos 17 atropellos diarios se reportaron en Bolivia en 2011, Ciudades, La Razón / Micaela Villa / La Paz , 08 de enero de 2012.
- La Razón: Vendedoras toman calles y aceras de la ciudad, Ciudades: Seguridad ciudadana, La Paz – Bolivia, 10 de octubre de 2011
- La Hora Nacional: Peatones irán a prisión si provocan un accidente de tránsito, Revista judicial País, Lunes 13 de agosto de 2012.

Páginas web consultados:

- DIRECCIÓN NACIONAL DE TRÁNSITO EN EL ECUADOR. <http://www.dnt.gov.ec/1443/sitio/main.jsp>. Historia del Tránsito.
- Tomazo, Antonio Cruz y otra c. Brallard, Roberto Osvaldo y otros s. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/tomaso.htm
- Maciel, Elsa Elvira y otros c. Transportes LLMV S.R.L. y otros. daños y perjuicios”, ArgentinaJurídica.com, www.argentinajuridica.com/sj/maciel.htm

ANEXOS

ANEXO I

NOTICIAS PERIODÍSTICAS

Ciudades

Al menos 17 atropellos diarios se reportaron en Bolivia en 2011

De enero a octubre de 2011, se produjeron en promedio 17 atropellos de peatón por día en Bolivia. Según la Fundación para la Seguridad Vial, esta cifra aumentó en relación con 2010.



Después de La Paz, en Santa Cruz se registra la mayor cantidad de peatones arrollados. Cochabamba ocupa el tercer lugar, según datos oficiales

La Razón / Micaela Villa / La Paz

05:31 / 08 de enero de 2012

Detrás de este número se halla la falta de educación vial y la imprudencia de los choferes, y las secuelas que deben arrastrar las víctimas (Ver testimonios).

Datos oficiales del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana indican que en los 10 primeros meses de 2011 se produjeron 5.079 atropellos a peatón en el país, que divididos por la cantidad de días de este periodo (304) da una media de 16,7.

En 2011, La Paz presenta la mayor incidencia de atropellos (2.393), casi seis por día; le sigue Santa Cruz (826) con dos por día y Cochabamba (603) con uno por día (Ver infografía).

El estudio Accidentes de Tránsito en Bolivia, quinquenio 1999-2003, propiciado por la Organización Panamericana de la Salud, muestra una tendencia creciente de este tipo de accidente: 3.057 en 1999, 3.138 en 2000, 3.508 en 2001, 3.180 en 2002 y 3.753 en 2003.

Roxana Bustillos, presidenta de la Fundación para la Seguridad Vial, dijo que cada año este tipo de hechos de tránsito ha ido incrementando. En 2005 se tenían cerca de 800 casos en La Paz y de 2.000 en todo el país.

“¿Por qué se producen más accidentes en las ciudades del eje troncal? Esto se debe a que cuentan con mayor parque automotor. En cambio en Beni y Pando, si bien se dan casos, no son muchos”.

Rosario Venegas, fiscal de materia asignada al Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, informó que el año pasado atendió 182 casos de imputación. De ese total, 165 fueron

presentados por víctimas de accidentes de tránsito, entre ellos atropello a peatón, que sufrieron lesiones. “Hubo como 30 personas muertas y 135 con lesiones gravísimas”, precisó.

Añadió que entre el 3 y 4 de enero de 2012 atendió cinco casos de peatones atropellados.

Uno de los últimos es el de Mario Alfí Quispe (18), quien mientras caminaba fue arrollado por un minibús en la avenida Simón Bolívar. El chofer lo auxilió y actualmente es atendido en una clínica pues presentaba policontusiones. Causas. El coronel Carlos Gutiérrez, comandante del Organismo Operativo de Tránsito de La Paz, señaló como las principales causas de accidente la falta de educación de los peatones y la inobservancia de la señalización y normas viales de la que son culpables los conductores.

“Hay una falta de cultura, los peatones cruzan las calles sin tomar previsiones; se bajan de un vehículo y cruzan la calle, muy pocos usan el paso peatonal y no se cuidan”, insistió.

“Otro factor es que las aceras están ocupadas por vendedores, y los peatones no pueden circular por ahí y toman las calzadas. Esto se puede ver en lugares como la calle Illampu, la Tumusla, la zona de la Garita de Lima, la Eloy Salmón y otras. Las personas de la tercera edad o en estado de ebriedad no perciben la presencia de un motorizado y entonces es cuando se producen los atropellos”, indicó por su parte Victoriano Tórrez, jefe de la División Accidentes de Tránsito.

Sin embargo, aún hay otra causa identificada por la Fundación para la Seguridad Vial que explicaría la alta incidencia de accidentes de tránsito y atropello en la ciudad de La Paz: las calles estrechas, que fueron habilitadas como de doble vía y por donde los buses de gran tamaño se suben a las veredas”.

“Conozco el caso de Joshelín Laura, de 19 años. Cuando pasaba por una calle estrecha, por la zona de Villa Fátima, el chofer de un bus imprudentemente quiso pasar a otra movilidad, entonces se subió a la acera y la chocó, golpeándole el brazo derecho. Debido a las lesiones graves que sufrió, ella perdió el brazo. Ahora le será dificultoso incluso cargar a su bebé”, relató su presidenta.

En relación con los hechos de tránsito en Cochabamba, el teniente coronel Carlos Ayala, jefe de la División de Accidentes, indicó que de los 603 atropellos que se reportaron en los primeros meses de 2011, es notorio el incremento de los que fueron provocados por motocicletas.

“Se ha triplicado el número de motos en nuestra ciudad. Ha habido bastante atropello de motociclistas a peatones y la razón se dio por exceso de velocidad, como la ciudad es plana (la topografía), ellos corren”.

Según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, la “imprevisión del conductor”, la “embriaguez al conducir” y el “exceso de velocidad”, son las razones más frecuentes de los hechos de tránsito. “Sólo en un 2,5% existen razones mecánicas; por lo que en más del 90% de los casos existe alguna responsabilidad y comportamiento humano”, agrega.

La Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros, informó de que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de enero a septiembre del año anterior, desembolsó \$us 7,8 millones para cubrir las reparaciones por accidentes de tránsito, dentro de los cuales se encuentran los atropellos a peatón.

Bolivia, en la franja roja

55 accidentes se producen por día en el país y 2,5 por hora, “con las implicaciones consiguientes de gastos, muertes, heridos y seguramente —luego de un tiempo— personas discapacitadas que requerirán de servicios de rehabilitación con los costos adicionales ello conlleva” para el Estado, según el diagnóstico Accidentes de Tránsito en Bolivia, del quinquenio 1999-2033

La Razón le da a conocer tres historias de gente que fue arrollada por un coche y que quedó con secuelas o tuvo que correr con parte de los gastos

‘El chofer se escapó y yo corrí con los otros gastos’

Mariana suxo (28). Comunicadora Social

Mariana Suxo tardó cuatro meses para que los huesos de su pie izquierdo soldaran. Sin embargo, aún no se recuperó del todo, pues cuando camina tramos largos reaparece el dolor. El día que fue atropellada, Suxo recuerda que caminaba con una amiga por la calle Aspiazú, cuando, a la altura de la esquina 6 de Agosto, se toparon con un vehículo de la Empresa Pública Social de Agua y Saneamiento estacionado sobre la acera. Para avanzar, ambas tuvieron que bajar a la calzada, en ese momento circulaba un taxi, que pisó su pie izquierdo. “Al principio no sentí nada, luego empecé a tener mucho calor en el pie, los tacos de mis botas se rompieron, entonces le exigí al chofer atención”. Al principio éste se rehusó a prestarle auxilio, pero luego la llevó al Hospital de Clínicas, hizo uso del SOAT y canceló Bs 350. Pasó una semana, y ella presentó la denuncia a Tránsito pues el daño era mayor, tenía un esguince en el pie y fisuras en los huesos. “Cuando llamé al chofer me dijo que estaba en Oruro, que iba a volver para encargarse de los demás gastos, pero nunca regresó”. Al pasar las semanas, no insistí más, “yo corrí con los otros gastos, pues me compré muletas, tuve que ir al fisioterapeuta y gasté como Bs 600.

‘Estuvo en coma 15 días, la cura costó Bs 34 mil’

Patricia López (28).

Club Harley Davidson. El 18 de diciembre, Franz Corrales (22), que conducía una motocicleta, fue arrollado por un taxi en el camino entre Achocalla y la ciudad de La Paz. El conductor del vehículo estaba ebrio. Patricia López, miembro del Club Harley Davidson, cuenta que junto con otros motociclistas, el joven había pasado en esta población momentos de convivencia. En el taxi, que iba en el sentido contrario, había otras personas en estado de ebriedad. Además de sufrir la violencia del impacto, el auto pasó por encima del muchacho. Por 15 días, Corrales estuvo en coma en un hospital de El Alto. Tras salir de ese estado, fue intervenido quirúrgicamente el martes 27 de diciembre, pues tenía el fémur y la pelvis

expuestos. “El causante no quiere hacerse cargo de los gastos pues dice que no es el dueño del vehículo; llegó con la familia y lloró, dice que no tiene dinero”. El chofer ebrio está detenido preventivamente en el penal de San Pedro, de La Paz. La familia de Corrales tuvo que trasladarse desde Oruro hasta El Alto y alquilar un cuarto cerca del hospital para cuidar de él. Sus amigos realizan colectas para ayudar económicamente a cubrir los gastos médicos, que hasta ahora sobrepasan los Bs 34 mil, según cuenta Patricia López .

‘Obligaron al chofer a que me auxiliara tras arrollarme’

Javier Paz (23). Fotógrafo.

En febrero de 2011, Javier Paz fue atropellado por un minibús cuando cruzaba la avenida Montes, cerca de las instalaciones de la Cervecería Boliviana Nacional. Tenía la misión de fotografiar una manifestación, pero antes de que el conglomerado de gente cerrara la avenida, el conductor del

minibús, que bajaba desde El Alto, pisó a fondo el acelerador para poder pasar, sin darse cuenta de que Paz cruzaba la calzada. “El choque me fracturó la pierna derecha y me partió la nariz”. Luego del impacto, el conductor intentó darse a la fuga, pero la gente lo detuvo y le obligó a auxiliarle. El fotógrafo estuvo internado en un hospital por tres meses, y tuvo que usar muletas por un tiempo.

Además del daño físico y el perjuicio ocasionado, lamenta haber perdido su cámara fotográfica, ya que ésta se partió en dos. Los gastos del hospital los cubrió el SOAT, el chofer no canceló nada y tampoco quiso reponer el equipo dañado, que fue adquirido en \$us 1.500.

“Ahora estoy mejor, pero siento algo de dolor cuando me siento y roza el fémur mi billetera; a pesar de eso estoy bien”. Paz relata que el vehículo, que en principio estaba retenido en Tránsito, fue liberado y el conductor continúa manejando.

ANEXO II
ENCUESTAS