

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



MONOGRAFÍA

“ANÁLISIS DE LOS HECHOS DE TRANSITO PARA MEJORAR LA VALORACIÓN JUDICIAL DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE PROVOCAN MUERTE Y LESIONES GRAVES A LAS VÍCTIMAS”

(Monografía para optar el grado de Licenciatura en Derecho)

POSTULANTE:	GUADALUPE DAVILA LAZO
TUTOR ACADÉMICO:	DR. JAVIER TAPIA GUTIERREZ
TUTOR INSTITUCIONAL:	DRA. MARIANELA RIOS TORREZ
INSTITUCIÓN:	MINISTERIO PÚBLICO (FISCALÍA DEPARTAMENTAL LA PAZ)

LA PAZ - BOLIVIA
2013



DEDICATORIA

A Dios por mostrarme día a día que con humildad, paciencia y sabiduría todo es posible; mis padres que a pesar de haber partido cuando yo era muy pequeña, me enseñaron la importancia del estudio y la responsabilidad. A mis hijos Mirjan y Nelson por su amor, apoyo y comprensión incondicional, que estuvieron siempre a lo largo de este periodo universitario; a ellos que siempre tuvieron una palabra de aliento en los momentos difíciles y que han sido incentivos y motivación para mi superación y vida.



AGRADECIMIENTO

A Dios.

Por haberme permitido llegar hasta este punto, por haberme dado fuerza y valor para culminar esta etapa de mi vida y concedido salud para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad y amor.

A mis tíos

Ramón y Mery quienes con su ayuda, cariño y comprensión han sido parte fundamental de mi vida y Dios los tenga en su Gloria.

A mi hermanita Shirley

Que con sus consejos, su apoyo moral y material, sin el cual no habría logrado todo esto y que a momentos me ayudado a afrontar los retos que se me han presentado a lo largo de mi vida.

Y un agradecimiento muy especial para todos los Docentes y Tutores de la Facultad de Derecho, Alma Mater en la formación de los profesionales del Derecho que contribuyen al desarrollo y engrandecimiento de nuestro país.



INDICE GENERAL

“ANÁLISIS DE LOS HECHOS DE TRANSITO PARA MEJORAR LA VALORACIÓN JUDICIAL DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE PROVOCAN MUERTE Y LESIONES GRAVES A LAS VÍCTIMAS”

Portada
Dedicatoria
Agradecimientos
Índice
Prologo
Introducción

CAPÍTULO I

ANÁLISIS DE LA VALORACIÓN JUDICIAL DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1.	Marco Institucional	Pág.	1-2
1.2.	Planteamiento del problema	”	2-3
1.3.	Formulación del problema	”	3
1.4.	Justificación	”	4-6
1.5.	Objetivos	”	6
	1.5.1. Objetivos Generales	”	6
	1.5.2. Objetivos Especificos	”	6-7
1.6.	Pregunta del trabajo.....	”	7-8
1.7.	Metodología	”	8-9
1.8.	Técnicas	”	9

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

LA INVESTIGACIÓN Y EL TRATAMIENTO JUDICIAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

2.1.	Teoría clásica del delito y su valoración jurídica	Pág.	10
------	--	------	----



2.1.1. Análisis dogmático del delito	Pág.	10
2.1.2. Evolución del concepto de delito	"	10-13
2.2. Teoría Racional del Derecho y la Valoración Jurídica ...	"	13
2.2.1. El Derecho no es voluntad del legislador	"	13
2.2.2. Teoría Jurídica del Delito	"	13-14
2.3. Teoría actual de la valoración judicial de la prueba	"	14
2.3.1. La valoración de la Prueba	"	14-15
2.3.2. Los sistemas de valoración jurídica de la prueba ..	"	15-16
2.4. La criminalística y los delitos de tránsito	"	16-17
2.5. El derecho penal y los hechos de tránsito	"	17
2.6. La criminalística y los delitos de tránsito	"	17-20
2.7. La investigación de los delitos de tránsito	"	21-27

CAPITULO III

MARCO JURIDICO

LEGISLACION BOLIVIANA

3.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia	Pág.	28-29
3.2. Código Penal Boliviano	"	29-31
3.3. Código de Procedimiento Penal	"	31-34
3.4. Ley Orgánica de la Policía Boliviana	"	34-36
3.5. Código Nacional de Tránsito	"	36-37
3.6. Reglamento de Tránsito	"	37-40

CAPÍTULO IV

MARCO CONCEPTUAL

4.1. Conceptos.....	Pág.	41
4.1.1. Delito	"	41
4.1.2. Delito Doloso	"	41
4.1.3. Delito Culposos	"	41



4.1.4. Transgresión Culposa	Pág. 41
4.1.5. Acto	" 41
4.1.6. Agente	" 42
4.1.7. Típico	" 42
4.1.8. Antijurídico	" 42
4.1.9. Culpable	" 42
4.1.10. Valoración Judicial.....	" 42
4.1.11. Valoración Jurídica	" 42
4.1.12. Valoración Jurídica Devis Echandial	" 42
4.1.13. Valoración Judicial	" 43
4.1.14. Valoración Judicial de la Prueba	" 43
4.1.15. Valoración Jurídica Positiva	" 43
4.1.16. Valoración Jurídica Pura	" 43
4.2. Metodología, Análisis y Diagnóstico	" 43
4.2.1 La legislación penal, nacional y los hechos de tránsito "	43-45
4.2.2. Legislación Comparada sobre delitos de tránsito	" 45
4.2.2.1. La legislación Cubana	" 45-51
4.3. La valoración judicial y la investigación policial.....	" 51-57
4.4. Análisis e interpretación de resultados	" 58
4.5. Análisis e interpretación de la legislación	" 58-62
4.6. Análisis e interpretación de las opiniones	" 62-65

CAPÍTULO V

MARCO ESTADÍSTICO

5.1. Cuadros y estadísticas	Pág. 66-68
5.2. Ejemplo caso de inadecuada valoración jurídica de la prueba "	69-71



CAPÍTULO VI

PROPUESTAS DE LA INVESTIGACION

6.1.	Propuestas de la Investigación	Pág.	72
6.1.1.	Primera propuesta de intervención	”	72-73
	❖ Justificación de la propuesta	”	73-77
6.1.2.	Segunda propuesta de intervención	”	77-78
	❖ Justificación de la propuesta	”	78
5.1.3.	Tercera propuesta de intervención	”	79
	❖ Justificación de la propuesta	”	79

CAPÍTULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1.	Conclusiones	Pág.	80
	7.1.1. Conclusiones con relación al problema y la hipótesis ..	”	80-81
	7.1.2. Conclusiones con relación a los objetivos	”	81-82
7.2.	Recomendaciones	”	82
	6.2.1. Primera Recomendación	”	82-83
	6.2.2. Segunda Recomendación	“	83
	6.2.3. Tercera Recomendación	”	83
	6.2.4. Cuarta Recomendación	”	84
6.3.	Bibliografía	”	85



PROLOGO

Tengo el enorme honor y agrado de presentar este trabajo, cuya autora no solo es una sobresaliente estudiante y futura colega abogada, sino también por su condición de dama y madre de familia, que a pesar de lo limitante que es tiempo en esas condiciones, pudo llegar a estas instancias académicas. Si bien aprecio todo el trabajo realizado por esta excelente cuasi profesional. Considero también importante confesar que hasta mi persona, luego de leer el presente trabajo, recién tome conciencia y me di cuenta de las falencias de nuestra Policía Boliviana, funcionarios del Ministerio Público, Operadores de Justicia y la actual legislación boliviana, en cuanto refiere a valoración judicial efectuada de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que provocan muerte y graves lesiones en las víctimas, realizada por los administradores de justicia y de lo anacrónico que resultan nuestro Código Penal, Código y Reglamento de Tránsito que suponen dan una mayor seguridad vial, tanto al tránsito peatonal como vehicular en la actualidad, con una data mayor de 35 años de vigencia, donde el índice del parque automotor no alcanzaba ni siquiera el 20% de la actualidad.

El presente trabajo, deja expuesto la dedicación en la exhaustiva investigación que se ha realizado, el análisis de la legislación comparada, la notable sencillez con la que se explica circunstancias complejas que nos permiten a los lectores sin conocimientos específicos del tema, comprender sin mayores dificultades el tópico elegido.

“Fácil es ser bueno, sin embargo es mucho más difícil ser justo”.

My. Nelson Mora V.
JEFE DE POLICA



INTRODUCCIÓN

La Criminalística de los hechos de tránsito es un terna de mucho interés para la seguridad de las personas. Sin embargo, el mismo no que no ha sido objeto de tratamiento ni investigación, razón por la cual temáticas como la investigación de los hechos de tránsito que provocan muerte y daños graves en la integridad de las personas esperan su adecuado estudio por parte de las instituciones encargadas de la investigación como ser la Policía Boliviana, representantes del Ministerio Público y sobre todo de los operadores y/o administradores de Justicia (Jueces).

En la presente investigación se ha realizado una exploración de esos hechos que en la legislación boliviana no están tipificados como delitos expresa y explícitamente. Aunque no corresponde a la legislación de Tránsito, pero resulta necesario que la reforma del Código de Tránsito y su Reglamento debe incorporar muchas figuras como, por ejemplo, la conducción de vehículos en estado de ebriedad, bajo efectos de sustancias controladas (drogas), usos de aparatos telefónicos celulares, etc. También es necesario que la legislación boliviana modifique y contemple la penalización de los hechos de tránsito que provocan muerte y daños graves a las víctimas de estos hechos.

En este marco, se destaca la problemática de la investigación de los hechos de tránsito, su valoración judicial. Que, se trata de un problema que está relacionado no solo con la normativa legal vigente, sino también, con la formación profesional de los policías y administradores de justicia.

En la presente investigación se ha establecido que una adecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito que generan esos efectos, depende de una óptima formación profesional de los policías que investigan hechos de tránsito.



Al igual que en muchos casos, la investigación de esos hechos demanda un alto grado de especialización. Lamentablemente, aun no se ha desarrollado una Criminalística vial, es decir, un conjunto de métodos y técnicas que permitan la investigación especializada de hechos que impliquen delitos. Pero, las técnicas desarrolladas en el campo de la Accidentología pueden ser herramientas auxiliares, en tanto los especialistas desarrollan la Criminalística vial.

En el marco de esas preocupaciones, en este trabajo se ha elaborado una propuesta para mejorar la valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que provocan muerte y graves lesiones en las víctimas.

Se ha constatado que los operadores de justicia realizan una escasa valoración judicial a la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que tienen una relevancia penal. Esta situación está determinada por muchos factores.

En este estudio se han identificado 2 factores principales o que tienen mayor importancia: 1) la falta de una adecuada formación especializada de los funcionarios policiales en la investigación de los hechos de tránsito y 2) la falta de capacitación de jueces o implementación de juzgados especializados en el procesamiento jurisdiccional de estos hechos de tránsito que provocan la muerte o lesiones graves en las víctimas.



CAPÍTULO I

ANÁLISIS DE LA VALORACIÓN JUDICIAL DE LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1. MARCO INSTITUCIONAL

De acuerdo al Art. 66 y 71 del Reglamento del Régimen Estudiantil de la Universidad Boliviana, aprobado en el X Congreso Nacional de Universidades, la Resolución del H. Consejo Facultativo Nro. 924/07 de fecha 10 de Abril de 2007 y el Convenio firmado entre la Fiscalía del Distrito de La Paz y la Universidad Mayor de San Andes, la Carrera de Derecho. Que, concordante con el Reglamento de la Modalidad de Graduación - Trabajo Dirigido de esta carrera universitaria, se ha cumplido con todos los requisitos como consta en el file personal de la universitaria egresada Guadalupe Dávila Lazo, a este efecto se ha procedido a registrar de conformidad con la convocatoria Nro. 032/2011, la cual convoca a estudiantes egresados para realizar prácticas en dependencias de dicha Institución (Fiscalía de Transito Zona Central) por el lapso de ocho meses en horario completo de ocho horas diarias. Que mediante Resolución del Honorable Consejo Facultativo de Carrera Derecho Nro. 1740/2011 de fecha 26 de junio de 2011, resuelve Aprobar la solicitud presentada por la universitaria egresada GUADALUPE DAVILA LAZO, para acceder a la modalidad de TRABAJO DIRIGIDO, como una modalidad de graduación para obtener el grado académico de LICENCIATURA EN DERECHO, debiendo desempeñar sus funciones en la FISCALIA DEL DISTRITO DE LA PAZ EN EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRANSITO LA PAZ, correspondiendo adecuarse a los requerimientos y disposiciones de la institución de destino.

Así también se designa al Dr. MARIO HERNAN CLAVEL SALAZAR, como TUTOR ACADEMICO, para realizar el correspondiente seguimiento académico.

En fecha 18 de Octubre de 2011, en virtud al convenio interinstitucional firmado entre el MINISTERIO PUBLICO y LA UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN



ANDRES a través de la Carrera de DERECHO, se designa mediante Memorándum CITE: PERS. No. 364/2011, en el cual dispone que, la Srta. Univ. GUADALUPE DAVILA LAZO (PASANTE), realice su Trabajo Dirigido en ORGANISMO OPERATIVA DE TRANSITO de la zona central ciudad de La Paz, bajo la Dirección de la Sra. Dra. MARIANELA RIOS TORREZ Fiscal de Materia.

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En Bolivia, el tratamiento judicial y la investigación científica o criminalística de los hechos de tránsito seguidos de lesiones graves y/o muerte de las personas afectadas, presentan algunas características que deben ser destacadas a fin de superarlas paulatinamente. Esas características son:

- 1.2.1 La ausencia de tipificación expresa de delitos de tránsito en la legislación penal boliviana. Tal como se demuestra en la presente investigación, el Código Penal no tipifica de modo específico los delitos de tránsito como sucede con la legislación de otros países. Este vacío afecta al tratamiento jurisdiccional de los hechos de tránsito que producen lesiones graves y/o seguidos de muerte de las víctimas.
- 1.2.2. La escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial realizada de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que implican lesiones graves y/o muerte de las personas afectadas por parte de los niveles judiciales y operadores de justicia.
- 1.2.3. La retardación de justicia en los casos de hechos de tránsito con lesiones graves y/o seguidos de la muerte de las víctimas.



La presente investigación se ha focalizado en el análisis en el segundo problema, es decir, en la escasa y/o inadecuada valoración judicial, efectuada de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito por parte de los administradores y operadores de justicia.

Es necesario señalar que ese problema, está relacionado con el primer y tercer problema, tal como se demostrara en el desarrollo de la investigación.

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Tomando en cuenta las referencias expuestas anteriormente, se procede a la formulación del problema:

¿Cuáles son los factores que determinan la escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los delitos de tránsito?

Como resulta evidente, el problema formulado está dirigido a identificar los factores causales de esa escasa valoración judicial a fin de elaborar una propuesta de dar solución a esta problemática jurídica.

Hacer mención previa, que lamentablemente, la legislación Boliviana en cuanto a la penalización y/o tipificación de este tipo de sucesos cometidos en hechos de tránsito, es extraordinariamente escasa o mínima, debido a la tipificación como delito en si mismo del suceso; si no que en la mayoría de los hechos, estos solo se categorizan o tipifican solo como faltas o contravenciones policiales y no así como en otros países, como se demuestra en la parte de legislación comparada del presente trabajo.



1.4. JUSTIFICACIÓN

El estudio tiene por objetivo demostrar que la escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial efectuada por los operadores de justicia; de la participación los efectivos de la Unidad Operativa de Transito en la investigación de los hechos de transito que tienen relevancia penal y se debe a los factores anteriormente mencionados.

Sobre esa base objetiva, el presente trabajo propone:

1.4.1. Promover la especialización de profesionales policiales en la investigación de los hechos de transito, formación dirigida a cualificar científicamente la participación en la investigación de estos hechos que pueden adquirir un carácter delictivo.

1.4.2. La formación y capacitación de jueces operadores de justicia especializados en el tratamiento de los hechos de transito, especialización que permita a los operadores de justicia realizar una adecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de esos hechos.

Esta propuesta ha sido complementada con el planteamiento de incorporar en la legislación penal boliviana, los delitos de transito de forma expresa, tal como lo establece la legislación de otros países.

La Criminalística de los hechos de tránsito es un tema de mucho interés para la seguridad de las personas. Sin embargo, el mismo no que no ha sido objeto de tratamiento ni investigación, razón por la cual temáticas como la investigación de los hechos de tránsito que provocan muerte y daños graves en la integridad de las personas esperan su adecuado análisis y sobre todo una



adecuada valoración judicial por parte de las instituciones que tienen por misión la administración de justicia.

En la presente investigación y análisis se ha realizado una exploración de esos hechos que en la legislación boliviana no están tipificados como delitos expresa y explícitamente. Aunque no corresponde a la legislación de Tránsito, pero resulta necesario que la reforma del Código y Reglamento de Tránsito debe incorporar muchas figuras como, por ejemplo, la conducción de vehículos en estado de ebriedad, conducción bajo efectos de sustancias controladas (drogas), conducir haciendo uso de teléfono celular o aparatos electrónicos de sonido, hanndis, MP-3, MP-4, etc. También es necesario que la legislación contemple la penalización de los hechos de tránsito que provocan muerte y daños graves en las personas y/o víctimas.

En el marco de esa problemática, se destaca el punto fundamental que es sobre todo escasa y/o inadecuada valoración judicial que se efectúa por los operadores de justicia, referido al trabajo realizado por los efectivos policiales del Organismo Operativo de Transito. Se trata de un problema que está relacionado no solo con la normativa, sino también, con la formación profesional de miembros de la Policía Boliviana, Ministerio Publico y sobre todo Jueces y Administradores de Justicia.

Se ha establecido que una adecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito que generan esos efectos, depende de la óptima formación profesional especializada de estos funcionarios públicos y operadores de justicia.

Al igual que en muchos casos, la investigación de estos hechos de tránsito demanda un alto grado de especialización. Lamentablemente, aun no se ha desarrollado una Criminalística vial, es decir, un conjunto de métodos y técnicas que permitan la investigación especializada de hechos que impliquen



delitos. Pero, las técnicas desarrolladas en el campo de la Accidentología pueden ser herramientas auxiliares, en tanto los especialistas desarrollan la Criminalística vial.

En el marco de esas preocupaciones, este trabajo se ha elaborado una propuesta para mejorar la valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que provocan muerte y graves lesiones en las víctimas.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

1.5.1. Objetivo General

Demostrar los factores causales de la escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito seguidos de muerte o graves lesiones de las personas.

1.5.2. Objetivos Específicos

1. Analizar la valoración judicial de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito, sobre la base de opiniones de profesionales del área.
2. Demostrar como la falta de especialización de los funcionarios policiales en la investigación de hechos de tránsito, contribuye a la escasa valoración judicial de la participación policial en esa investigación, por parte de los operadores de justicia.
3. Demostrar como la ausencia de jueces especializados en hechos de tránsito contribuye a la escasa valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito.



4. Formular una propuesta orientada a la formación especializada de policías en la investigación de hechos de tránsito y a la capacitación especializada de jueces y operadores de justicia en esos hechos.
5. Realizar seguimientos periódicos de la valoración judicial de los diferentes procesos llevados adelante en los juzgados por delitos cometidos en hechos de tránsito, donde hubieran fallecido personas o resultasen con graves lesiones en su integridad física de las víctimas.

La consecución de los objetivos definidos posibilitará contribuir al análisis del problema planteado y a formular una propuesta dirigida a su paulatina solución del mismo.

1.6. PREGUNTA DEL TRABAJO

¿La falta de una adecuada y especializada formación profesional de funcionarios policiales en investigación de hechos y delitos de tránsito; la ausencia de jueces u operadores de justicia capacitados en el tratamiento de esos delitos determina una escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los delitos de tránsito que ocasionan lesiones graves y/o hasta la muerte de las víctimas?.

La pregunta se representa esquemáticamente del siguiente modo:

- ❖ CAUSA La falta de una adecuada formación especializada en investigación de delitos de tránsito y la ausencia de jueces u operadores de justicia especializados en el tratamiento de esos delitos.



EFFECTO

Una escasa y/o inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los delitos de tránsito.

I.7. METODOLOGÍA

El tipo de investigación utilizado como métodos de investigación son los descriptivos, analíticos y propositivos, por la triple finalidad que se busca, es decir, describir, analizar el problema, identificar las deficiencias y formular una propuesta de solución.

La investigación desarrollada es básicamente bibliográfica - documental porque se investigó la bibliografía y la legislación comparada sobre el tema seleccionado.

Aunque también se utilizó un cuestionario para recopilar las opiniones de profesionales sobre determinados aspectos del tema seleccionado.

- ❖ Deductivo.- Este método permite llegar de lo general a lo particular que se utiliza para determinar de manera específica el desarrollo del tema la valoración judicial efectuada por los administradores de justicia y en forma particular, los efectos que produce esta adecuada valoración en la correcta aplicación de la justicia.
- ❖ Analítico.- Este método nos permite analizar la valoración judicial que realizan los administradores de justicia, de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito donde resulta la muerte o graves lesiones a las personas.

La población total de efectivos de la Policía Boliviana alcanza aproximadamente a unos 36.000 efectivos, y la población de profesionales abogados 31.000 aproximadamente, haciendo un total de 67.000 personas. La



aplicación de una muestra según un procedimiento estadístico habría dado como resultado una muestra de personas muy elevada, la cual no se habría podido cubrir con la aplicación del cuestionario, debido a la carencia de recursos económico-financieros, razón por la cual se optó por un procedimiento sencillo que consiste en la selección de pequeños segmentos de población miembros de la Policía Boliviana y de profesionales abogados. Por lo demás, en la presente investigación la opinión de esas personas constituye tan solo un apoyo a los argumentos del estudio.

I.8. TÉCNICAS

Las técnicas que se aplicaron fueron:

- El análisis de contenidos de textos y bibliografía referidos al tema de investigación seleccionada y legislación comparada.
- El cuestionario con preguntas cerradas y abiertas, la cual fue administrada en una muestra de profesionales policías y abogados de la ciudad de La Paz para captar su percepción acerca de la valoración judicial realizada por los administradores u operadores de justicia sobre la investigación policial de hechos de tránsito del cual resultaren muertos y lesiones graves de las víctimas.

Como técnicas, se han utilizado cuadros de presentaciones de percepciones u opiniones de los profesionales consultados. El análisis ha sido desarrollado siguiendo el contenido de la pregunta efectuada.



CAPITULO II MARCO TEÓRICO

LA INVESTIGACIÓN Y EL TRATAMIENTO JUDICIAL DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

2.1. TEORIA CLASICA DEL DELITO Y SU VALORACION JURIDICA

2.1.1 Análisis dogmático del delito

En este tema vamos a tratar de definir las categorías abstractas que son comunes a todos los delitos. Es un trabajo de tipo científico cuyo objeto es el estudio del delito y en el que se aprecia la influencia de las distintas metodologías que tratan de alcanzar la concepción dogmática del delito. Para construir este concepto abstracto el científico tiene que recurrir a otras ramas, más allá del Derecho positivo. Por ello encontramos influencias de otras ciencias como la Sociología Jurídica o la Psiquiatría. El resultado de este análisis es la respuesta a la pregunta ¿Qué es el delito?.

2.1.2. Evolución del concepto de delito

Hasta Binding no se distinguía más allá de la imputación objetiva y subjetiva por la influencia del Derecho Canónico, de ahí que las descripciones sobre los delitos sean tópicas. Binding dio la base en la Teoría de las Normas para distinguir entre tipicidad y antijuricidad.

De Beling, representante del positivismo jurídico, arranca el concepto clásico de delito, elaboró un concepto con unos contenidos demasiado garantistas y simplificados. En primer lugar entendía la acción como un mero movimiento corporal que produce modificación en el mundo exterior. Ante esta concepción surge el problema de cómo se le da entrada a la



omisión. En segundo lugar la tipicidad es concebida estrictamente objetiva, sin ningún contenido subjetivo. La antijuricidad está formada sólo por valoración jurídica formal y según ella un hecho sería formalmente contrario al Derecho porque no existen causas de justificación. En cuanto a la relación entre el autor y el hecho, es decir, la culpabilidad, contiene los aspectos subjetivos del delito, entre los que está la intención, que puede ser dolosa o imprudente. Este es el llamado concepto psicológico de la culpabilidad que une en un solo concepto dolo y negligencia.

Por tanto podemos decir que este autor, al ser positivista, le da más importancia a la tipicidad, porque da la clave de dónde hay delito. Por esta razón define al tipo como tipo rector.

La segunda corriente en definir el delito es la neoclásica, que se sustenta en la escuela neokantiana y surge a principios del Siglo XX. El neokantismo lo toma Mezger para diseñar una definición de delito puramente teleológica. En este diseño la acción no sufre modificaciones sustanciales, aunque se propone eliminarla al interesar sólo los valores. Interesa más la tipicidad, que contiene valores subjetivos y Mayer propone la sustitución del concepto de delito de Beling por la equiparación de delito a comportamiento, lo que permite englobar la omisión. Smith busca un concepto de acción más indeterminado, más amplio. En la tipicidad esta corriente introduce elementos normativos y valorativos, ya que la lectura de cualquier código penal hace imposible una concepción exclusivamente objetiva de la tipicidad.

La antijuricidad pasa de ser meramente formal a tener carácter material y se produce cuando el hecho provoca daño social. Esta concepción presenta dos ventajas frente a la concepción formal: en primer lugar permite evaluar la antijuricidad en función del daño social. Por lo tanto hay más de una antijuricidad, dando lugar a una graduación. En segundo lugar se puede



acudir a causas de justificación extralegales o extra legem que se pueden aplicar aunque no estén en la ley positiva.

También se reformula la culpabilidad, que adquiere un sentido normativo, no psicológico, convirtiéndose en un reproche. En esta categoría Frank da el paso decisivo diciendo que es un reproche al autor del hecho delictivo por haberse comportado contra la norma cuando podía haberlo evitado. Este concepto es aplicable tanto a la culpa como a la negligencia y explica la falta de culpabilidad de algunos sujetos.

La tercera concepción del delito es la finalista, encabezada por Welzel y representada en España por Rodas. El sentido de esta nueva formulación del concepto de delito parte de la necesidad de poner freno a la arbitrariedad a la que condujo la teoría neoclásica en los años 30 con los regímenes totalitarios. Esta nueva corriente busca, a partir de la Fenomenología, una realidad previa inamovible para el Derecho Penal, como defendían los iusnaturalistas. El elemento preexistente es la acción del ser humano, caracterizada por su finalidad.

Esta doctrina inserta la acción dentro de la tipicidad, que describe aspectos objetivos de la conducta delictiva: acción, nexo causal y resultado. Según Welzel la acción es acción final en el hombre porque puede prever y alterar el resultado. Por lo tanto la intención de la acción debe formar parte de la tipicidad, surgiendo una tipicidad subjetiva. La tipicidad subjetiva es una novedad y contiene tanto al dolo como a la imprudencia.

En cada delito hay dos elementos subjetivos: la finalidad y la conciencia de actuar antijurídicamente. Los finalistas, al trasladar el dolo a la tipicidad convierten a la culpabilidad en puramente normativa y el Dolus Malus se transforma en dolo natural.



Con Welzel la tipicidad y la antijuricidad se subjetivizan, por lo que algunos seguidores de esta corriente han afirmado que el resultado delictivo es puro azar y que el injusto se agota con el desvalor de la acción. De esta forma excluyen el resultado de la antijuricidad y dicen que solo es una garantía del legislador.

2.2 TEORIA RACIONAL DEL DERECHO Y SU VALORACION JURIDICA

2.2.1. El Derecho no es voluntad del legislador

No es tampoco el Derecho la voluntad o el pensamiento de un Dios, ni la trasposición de los intereses individuales a los de la colectividad organizada. El concepto de Derecho fue instituido por el hombre y para el hombre, a partir de una experiencia dada; es únicamente la persona humana y racional el sujeto de derechos y obligaciones entre los ciudadanos y frente al Estado rector como mandatario de la comunidad. Y hasta en esta afirmación quedaría una duda: la que suscita el pensamiento de que el Derecho existe fuera de la voluntad creadora del hombre.

2.2.2. Teoría Jurídica del Delito

La teoría jurídica del delito es la que estudia los principios y elementos que son comunes a todo delito, así como las características por las que se diferencian los delitos unos de otros.

El Delito es una conducta típica (acción u omisión), antijurídica y culpable, añadiéndose frecuentemente que, además, sea punible. Sus elementos son, entonces, la tipicidad (la adecuación de un hecho determinado con la descripción que de él hace un tipo legal), la antijuricidad (la contravención de ese hecho típico con todo el ordenamiento jurídico) y la culpabilidad (el reproche que se hace al sujeto porque pudo actuar conforme a las exigencias del ordenamiento jurídico) esencialmente.



La aplicación de la justicia debe ser objetiva, desinteresada, goza de ser intemporal y sin espacio; debe regirse por todas las personas aún como sus más pequeñas manifestaciones, velando siempre por el bienestar colectivo.

2.3. TEORÍA ACTUAL DE LA VALORACIÓN JUDICIAL DE LA PRUEBA

2.3.1. La valoración de la prueba

La valoración de las pruebas es el juicio de aceptabilidad de los resultados producidos por los medios de prueba. Puesto que la fijación judicial de los hechos se produce a través de un procedimiento institucionalizado, es posible configurar dos distintos modelos de valoración, dependiendo de que ésta venga o no predeterminada jurídicamente: el modelo de prueba "legal o tasada", en el primer caso, y el modelo de prueba "libre", en el segundo.

Si se asume que la prueba proporciona resultados sólo probables, debe descartarse, por inconsecuente con los presupuestos epistemológicos de los que se parte, cualquier valoración predeterminada de los medios de prueba. El principio de libre convicción viene a levantar acta de esta situación, proscribiendo que deba darse por probado lo que a juicio del juzgador todavía no goza de un grado de probabilidad aceptable. La libre convicción no es por tanto un criterio (positivo) de valoración sino un principio metodológico (negativo) que consiste simplemente en el "rechazo de las pruebas legales como suficientes para determinar la condena" y que constituye por ello una auténtica garantía.

Es necesario establecer un concepto de la Prueba, y para ello debemos recurrir a su sentido etimológico, pues la palabra prueba, deriva del término Latin Probatio o Probationis, que a su vez procede del vocablo Probus que significa: bueno, por tanto lo que resulta probado es bueno y se ajusta a la



realidad; de lo que se infiere, que probar consiste en verificar o demostrar la autenticidad de una cosa.

2.3.2. Los sistemas de valoración jurídica de la prueba

Tres sistemas han consagrado la teoría general de la prueba, para la valoración de las mismas:

- A. El sistema de libre apreciación de la prueba.
- B. El sistema de la prueba legal o tasada.
- C. El sistema de prueba mixta.

En el sistema de libre apreciación de la prueba existe determinada o cierta desconfianza a las normas a-priori que fijan el valor a cada medio de prueba y se sustituye con la fe o confianza que se tiene a la autoridad judicial.

En el sistema de prueba legal o tasada fue introducido en el derecho canónico, como un freno, un obstáculo, a los ilimitados poderes que tenía el juez, que ejercía absoluto dominio sobre el acusado y que frecuentemente se traducían en arbitrariedades.

En éste sistema se suprime el poder absolutista del Juez, ya que no son los jueces los que según el dictado de su conciencia debe juzgar el hecho determinado, sino que sus fallos han de ajustarse a la pauta de la norma jurídica; ya no es solo su convicción la que prevalece, sino que sus resoluciones deben dictarse apreciando la prueba de acuerdo con las normas procesales.

El sistema mixto surge de la reunión de los sistemas anteriores, el cual por mucho tiempo se ha aplicado a los tribunales, existiendo en la actualidad la



tendencia de transformar moldes probatorios por un sistema relacionado con la evolución jurídica del mundo, el cual deja a el Juez en libertad para admitir como tales aquellos elementos probatorios que no estén expresamente clasificados en la ley, siempre que a su juicio puedan constituirlos, pero en su valoración debe expresarse los fundamentos que tuvieron en consideración para admitirlos o para rechazarlos.

2.4. LA CRIMINALÍSTICA Y LOS DELITOS DE TRÁNSITO

Los hechos de tránsito seguidos de lesiones graves y/o muerte de las víctimas, han sido estudiados por los especialistas como delitos de tránsito. Estos hechos y otros constituyen la "delincuencia de tráfico" y "delincuencia en el tráfico", según algunos autores. (1)

En consecuencia, esos hechos y otros son estudiados en el marco del Derecho Penal, la Criminología y la Criminalística como delitos. Ello significa que los estudiosos de la materia han desarrollado:

1. Un Derecho Penal de la delincuencia de tráfico, materia que encierra la tipificación de los hechos y conductas de tránsito o tráfico, elemento que se ha destacado en este estudio.
2. Una Criminología de los delincuentes de tráfico, o estudio de las causas que determinan la comisión de los delitos de tránsito.
3. Una Criminalística o investigación de los delitos de tránsito, elemento cuyos contenidos han sido priorizados en la presente investigación.

El problema de la valoración jurídica que hacen los jueces u operadores de justicia referida a la participación policial en la investigación de los hechos de

¹GuntherKaiser, Delincuencia de tráfico y su prevención general., Wolf Middendorff, Estudios sobre la delincuencia en el tráfico, Editorial ESPASA CALPE, S.A.).



tránsito seguida por la muerte o graves lesiones de las víctimas, ha sido estudiado en el marco del primer y tercer elemento.

2.5. EL DERECHO PENAL Y LOS DELITOS DE TRÁNSITO.

La legislación penal nacional no tipificada de forma expresa o tacita los delitos de tránsito, tal como se demostrara en el Capítulo IV de este trabajo. Este vacío de las leyes penales de Bolivia contrasta con las normas de algunos otros países que han tipificado esa clase de delitos como delitos contra la seguridad de tránsito. Para comprender el problema de los delitos de tránsito es necesaria una aproximación al tema del delito y la tipificación.

2.6. LA CRIMINALÍSTICA Y LOS DELITOS DE TRÁNSITO

Los delitos de tránsito o contra la seguridad de tráfico pueden ser investigados del mismo modo como cualquier otro delito, es decir, científicamente, aplicando determinadas técnicas y utilizando determinados medios e instrumentos tecnológicos, los cuales están contenidos en la Criminalística Investigativa.

La Criminalística es una disciplina que se ocupa fundamentalmente de establecer científicamente la forma como se cometió un delito y quien lo cometió. Criminalística se dedica a investigaciones de carácter eminentemente científico con el fin de determinar como y por quien fue cometido un delito, la policía técnica establece solo reglas practicas encaminadas a la persecución y aprehensión del delincuente.

"La Criminalística es un mecanismo para auxiliar a los órganos encaramados de administrar la justicia, entre otras cosas, para que estos puedan proveer a la captura de los delincuentes y a la puesta en obra de las correspondientes medidas punitivas. Ahora bien, es precisamente la policía Judicial, en su carácter de auxiliar del órgano persecutorio (Ministerio Publico) y el



órgano Jurisdiccional (Jueces Penales), la que mediante la aplicación de las reglas establecidas por la Policiología o policía técnica que se encarga de llevar a cabo la persecución y aprehensión de los delincuentes"⁽²⁾ La definición más común entre la mayoría de los autores es la que concibe la Criminalística como "la disciplina auxiliar del Derecho Penal que se ocupa del descubrimiento y verificación científica del delito y del delincuente".

La Criminalística, al intervenir en la investigación de un hecho determinado, no puede saber previamente si se trata de un delito o no. Es por ello que se hace referencia a los "presuntos hechos delictuosos".

La Criminalística es la disciplina que aplica fundamentalmente los conocimientos, métodos y técnicas de investigación de las ciencias naturales en el examen de material sensible significativo relacionado con un presunto hecho delictuoso, con el fin de determinar, en auxilio de los órganos de administrar justicia, su existencia, o bien reconstruirlo o bien señalar y precisar la intervención de uno o varios sujetos en el mismo.

Es una disciplina que consta de un conjunto de conocimientos verdaderos o probables. Metódicamente obtenidos y sistemáticamente organizados, respecto a una determinada esfera de objetos; en este caso los relacionados con presuntos hechos delictuosos. Es también una técnica, pues para la resolución de los casos concretos, el experto en Criminalística aplica los principios generales o leyes de esta disciplina.

Se puede decir que la Criminalística y la policía técnica se encargan de dos fases distintas de una misma operación: la pesquisa, la cual consta de 2 etapas generales:

²René Cárdenas, Ciencias Penales. Editorial Trillas, México, 2002, pagina 123.



- a) La primera etapa donde se trata de establecer o determinar si se ha cometido o no un delito, como se cometió y quien lo cometió, fase de la que se encarga la Criminalística y

- b) La segunda etapa o fase en la que, con base en los datos concretos proporcionados por los expertos en Criminalística, se trata de aprehender al delincuente, correspondiendo esta fase a la policía técnica.

"Anís Gras, joven Juez de Instrucción, al darse cuenta de la falta de conocimientos de orden técnico que privaba en la mayoría de los Jueces, requisito indispensable para desempeñar con eficacia el cargo de instructores, decidió escribir un libro que sistematizado contuviera todos los conocimientos científicos y técnicos que en su, época se aplicaban en la investigación criminal esta obra salió a la luz por primera vez en 1894 y en 1900. Lázaro Pravia la edito en México traducida al español por Máximo Arredondo, bajo el título de "Manual del Juez" fue Gross quien en esta obra utilizo por vez primera el termino de "Criminalística"⁽³⁾

La Criminalística ofrece una amplia cantidad de conocimientos técnicos: Planimétricos, Fotográficos, Dactiloscópicos, Mecanográficos, Balísticos, Scopométricos, Toxicólogos, etc.

En este sentido, la Criminalística es un mecanismo de aplicación práctica de los conocimientos y técnicas que sirven al propósito de recoger todas las huellas del delito.

"El lugar del hecho debe inspeccionarse, reproducirse gráficamente y protegerse. Además deben recogerse todos los vestigios hallados, tomando nota y asentando cualquiera de las probables circunstancias relevantes o significativas a

³Gervasio Rieumont, Técnica de Investigación. Ministerio de Justicia, 1958, pág. 45.



la más precisa reproducción histórica y dinamo genética del mismo; ello, sin perjuicio de las entrevistas que puedan realizarse en ese escenario criminal"⁽⁴⁾

2.7. LA INVESTIGACIÓN DE LOS DELITOS DE TRÁNSITO.

La investigación de los hechos de tránsito que generan muerte o graves lesiones a las víctimas, tiene que orientarse a las causas o factores del hecho. Existen factores en los hechos de tránsito con muerte o lesiones gravísimas de las personas afectadas como ser: El Agente, el Huésped y el Medio Ambiente. El agente es el vehículo, el huésped es el usuario de las vías, conductor, peatón, pasajero y el medio ambiente el entorno y las vías. Estos elementos forman un sistema que tiene que ver con la seguridad de tránsito.

La forma del hecho, el agente del hecho, la naturaleza de los daños o efectos y la ubicación de los daños, son los "cuatro factores que permiten analizar los hechos de tránsito y hacen posible la elaboración de las conclusiones. La forma del accidente se refiere a las características del acontecimiento que ha tenido como resultado directo la lesión, es decir, la manera en que el objeto o sustancia en cuestión ha entrado en contacto con la persona afectada. El agente material clasifica los accidentes de tránsito ya sea según el agente material relacionado con la lesión o según el agente material relacionado con hecho de tránsito".⁽⁵⁾

En el momento en que se rompe el sistema, se produce un hecho grave de tránsito. La falla en el equilibrio del sistema puede provenir de cualquiera de los tres elementos, por lo que las medidas que se tomen para evitar hechos que causen muerte o lesiones graves en las personas, deben conducir a mejorar todos y cada uno de ellos según el grado de sus fallas.

⁴Gervasio Rieumont: Técnica de Investigación. Ministerio de Justicia, 1958, pág. 45

⁵Jorge Mangosio, Los hechos de tránsito. Revista Ciencia y Derecho. Morelia, México, 2001, pagina23.



A partir de esos elementos se pueden señalar causas imputables a los vehículos, la cual contiene un alto grado de factor humano: el mantenimiento preventivo y el aumento del volumen de vehículos en la ciudad. También están las causas imputables a los conductores como la desatención e inobservancia de las señales de tránsito, impericia, embriaguez, alteraciones psíquicas, deficiencias físicas, desafío a las normas.

Por otro lado están "las causas imputables a los peatones. Para los peatones la principal causa es también la inobservancia de las normas generales de comportamiento. Las causas pueden ser, en síntesis: Causas imputables a los pasajeros, principalmente distracción al conductor, causas imputables al ambiente, durante las épocas de lluvia, de niebla o de exceso de humo, la visibilidad se reduce notablemente. La contaminación de gases tóxicos de los vehículos, produce irritación del ánimo de los conductores. Causas imputables a la administración del tránsito como deficiencias en el diseño vial, en la señalización, en el diseño de flujos vehiculares, entre otras"⁽⁶⁾

Entre estas se deben considerar las causas imputables a las vías, el ancho de las vías influye ya que o son tan anchas que no tienen bien determinados sus carriles, o tan angostas que presentan dificultades para el flujo y para los accesos. Las superficies en mal estado, mal acabadas y/o demasiado lisas generan accidentes. Existen también cruces con mala o nula visibilidad y malos diseños de vías en algunos sectores.

Algunos también señalan como causas de esos hechos de tránsito el incumplimiento de las normas de Tránsito, falta de sanciones severas para los infractores que incurren en exceso de velocidad, falta de respeto por las reglas de tránsito, falta de educación vial de los peatones, el consumo de la droga y el

⁶Jorge Mangosio, Los hechos de tránsito. Revista Ciencia y Derecho. Morelia, México, 2001, pagina 25.



alcohol por parte de los conductores, la existencia de un parque automotor sin una rigurosa revisión técnica.

Otras causas de hechos de tránsito que provocan muerte o graves lesiones son: no respetar las señalizaciones del tránsito, manejo descuidado, conducir a velocidad inadecuada, la conducción de vehículos en estado de ebriedad, conducción bajo efectos de sustancias controladas (drogas), conducir haciendo uso de teléfono celular o aparatos electrónicos de sonido, hanndis, MP-3, MP-4, adelantar sin suficiente espacio ni tiempo, obstruir pista de circulación en sentido contrario, etc.

En relación con el peatón, las causales más frecuentes están en el siguiente orden: no respetar las señalizaciones del tránsito, particularmente semáforos y utilización de pasos peatonales, no utilizar las pasarelas sobre nivel, cruzar vías descuidadamente en las zonas rurales, sin embargo, el fenómeno tiene causas más profundas. Estas se encuentran en patologías conductuales de los conductores y peatones, en características culturales, en carencias del diseño de vías, en la deficiente planificación urbana, en el insuficiente mantenimiento de la infraestructura vial y otras.

Entre las patologías que afectan la conducta vial pueden señalarse la neurosis, el stress, el alcoholismo y la drogadicción. Sin embargo, también afectan un buen comportamiento vial las limitaciones en la capacidad de raciocinio y la falta de destrezas psicomotoras.

En cuanto a las características culturales que configuran modelos de conductor y de peatón, hay que considerar las costumbres, los valores y los hábitos predominantes; entre los rasgos culturales que son causales de accidentes del tránsito están la falta de conciencia vial, el manejo descuidado y el irrespeto consciente a las normas del tránsito.



Por otra parte, también en materia de causas de accidentes del tránsito debe agregarse la insuficiente estrictez de las pruebas o test que se aplican a los conductores para concederles licencias que los habiliten como tales. Entre otras limitaciones, tales exámenes no consideran detectar patologías que caen en los ámbitos de la psicología y con la psiquiatra.

Las anteriores causas de los accidentes del tránsito son las fundamentales. Sin embargo, existen otras categorías de causas a las que es necesario poner atención. Entre ellas están la falta de mantención de la infraestructura vial, generalmente por insuficiencia de recursos. Hay que señalar, además, que influye en la cantidad de accidentes del tránsito, el crecimiento del parque automotor, el que no fue previsto para el diseño de calles.

Las consecuencias de los hechos de tránsito que generan muerte y lesiones grave a las víctimas, son múltiples como los daños en atención medica, los daños materiales, el pago de seguros, funerales de las victimas, etc., esta el impacto social, familiar, psicológico y cultural que provocan. La muerte, los daños físicos y psicológicos a menudo irrecuperables de uno o más integrantes de una familia que han sido victimas de accidentes del tránsito, crea situaciones de desajuste emocional, depresión o frustración de expectativas en los individuos que componen el núcleo familiar.

Se han planteado algunas soluciones como:

- a) Educación de niños, jóvenes y adultos en el respeto a las normas del tránsito y la responsabilidad vial para proteger la vida propia y la de los demás.
- b) Aumentar las exigencias en el otorgamiento de licencias para conducir, incluyendo test psicológicos y exámenes médicos. Estos últimos test deberían tener una periodicidad más corta que los seis años que dura la vigencia de la licencia de conductor. Asimismo, pueden establecerse



programas optativos de tratamiento psicológico y de habilitación psicomotora para quienes se les haya rechazado la licencia de conducir.

- c) Modificar la Ley del Tránsito para aumentar las penalidades a conductores que vulneren normas del tránsito o que sean responsables de daños a terceros.
- d) Establecer multas a peatones que violen las normas del tránsito.
- e) Aumentar la fiscalización del tránsito, incluyendo aparatos electrónicos para tal efecto.
- f) Prever, en la planificación del desarrollo urbano, el diseño de vías de acceso sujeto a normas de construcción y de utilización que contemplen la seguridad de peatones, conductores, ciclistas y transeúntes inválidos. Tal programa considerar la ingeniería de carreteras, la instalación de semáforos, pasos peatonales, pasos sobre nivel, etc.
- g) Destinar mayores recursos para la mantención de la infraestructura vial. Al respecto debe considerarse que medidas de esta naturaleza tienden a disminuir los gastos en salud y en la restitución de daños materiales ocasionados por los accidentes del tránsito.
- h) Mejorar la ingeniería en gestión del tránsito, lo que aliviar cuellos de botella, especializar vías según tipo de vehículos, horas de mayor circulación, etc.
- i) Crear instancias de coordinación entre instituciones para la formulación de objetivos, políticas y programas de transporte y seguridad vial.

Ahora bien, el tratamiento penal de los hechos de tránsito también puede ser un factor cuando existen vacíos en la legislación correspondiente.

"Los delitos de tránsito son complejos y pueden ser abordados desde distintas y multifacéticas ópticas. Es necesario erradicar el alto grado de impunidad actual y la excesiva duración de los procesos penales que atentan contra las garantías constitucionales y de los pactos internacionales que ha firmado la República Argentina y que hay necesidad de respetar y cumplir. También enmarcarlo dentro de una perspectiva más amplia de considerar su



incidencia en los índices delictivos, no considerarlo como un accidente sino como un delito, considerar el costo social"⁽⁷⁾

No se puede negar la gravedad de los problemas de los delitos de tránsito, la cantidad de personas que mueren y los que quedan con serias secuelas, que en ocasiones quedan incapacitados en forma permanente. Se ha informado recientemente que según las estadísticas en un día pueden morir 22 personas a raíz de los delitos de tránsito en el país.

"La Argentina ostenta uno de los índices mas altos de mortalidad. Se calculan alrededor de 10.000 muertes al año, según cifras difundidas por el Instituto de Seguridad Vial. Por otro lado se denunciaron que unas 120.000 personas resultaron con heridas de distinta consideración, aclarando que muchas de ellas quedaron con discapacidades muy graves. La Argentina tiene un triste record en materia de muertes por accidentes de tránsito. Estamos ocupando, lamentablemente, los primeros puestos entre los países que tienen mayor cantidad de muertes y lesiones por estos delitos en América latina, después de Venezuela y Brasil. Sin duda alguna que se cometen más delitos de homicidio y lesiones culposos que los dolosos. Esto es indicativo de la gravedad del problema. La ciudad de Córdoba no es ajena a la estadística. En Córdoba se contabilizan más de 500.000 infracciones al año, se producen un promedio de 50 choques por día, es decir más de dos por hora, lo más grave es que se registra un promedio de una muerte cada 42 horas y una lesión en pocas horas" ⁽⁸⁾

Tales son los elementos teórico-conceptuales que han guiado la formulación de la pregunta y el desarrollo de la presente investigación.

⁷Jorge Magnosio, Op, Cit. Pag. 28

⁸La Paz, 30 de agosto de 2005



Un conocido adagio forense expresa que "tanto vale no tener un derecho, como tenerlo y no poder probarlo", por ello es que Bentha ⁽⁹⁾ indica que: "El arte del proceso no es esencialmente otra cosa que el arte de administrar las pruebas". Así pues el tema de la prueba es de suma relevancia para las partes en el proceso, ya que del valor o fuerza que tengan las pruebas que aporten en el proceso, dependerá si resultan victoriosas en el mismo. Igualmente este tema constituye el insumo fundamental para que el Juez pueda emitir la sentencia a su cargo.

En el presente trabajo se expone todo lo concerniente a la valoración jurídica realizada por los operadores de justicia; nos referimos a valores jurídicos debido a que son aquellos que hacen que se cumplan los derechos de cada persona; de estos valores tenemos a 3 que son los tradicionales los cuales son justicia, bien común y la seguridad jurídica.

La valoración jurídica es una labor complementaria a la elaboración del Derecho, que reviste la mayor importancia por cuanto las normas deben realizar los ideales a que aspira el hombre a través de la agrupación social.

El Derecho, como entidad existencial, es susceptible de valoración. Sin embargo, esa valoración puede ser de dos tipos:

- ✓ VALORACIÓN JURÍDICA POSITIVA: persigue la realización de los valores contenidos en los ordenamientos jurídicos positivos, tanto en la aplicación de normas como en su elaboración conforme a datos formales predestinados.

- ✓ VALORACIÓN JURÍDICA PURA: es una investigación científico-jurídica por cuanto el científico no puede trabajar con datos que no aporte

⁹BENTAHM, Jeremías. Tratado de las Pruebas Judiciales. Volumen I. Ediciones Jurídicas Europa - América. Buenos Aires. 1971, p.10.



directamente el ordenamiento, y viene a ser una tarea fundamentalmente jurídica.

Es una regla de armonía, de igualdad proporcional, de proporcionalidad entre lo que se da y lo que se recibe en las relaciones interhumanas y entre individuos. El problema no está en la idea de justicia, sino en los criterios de medidas, las pautas de valoración de las realidades que deben ser igualadas.

Los autores argentinos Mouchel y Zorraquin Becu dicen que la justicia puede ser considerada desde 2 puntos de vista:

- Como VIRTUD MORAL: Esta viene a ser, de acuerdo con la expresión de Santo Tomas, de la cual se daría con una voluntad constante y perpetua, su derecho a cada uno.
- Como ORDENAMIENTO JURÍDICO: se identifica con las normas que integran el ordenamiento. Se dice que la justicia se realiza cuando la norma es aplicada correctamente y entonces consiste en la recta aplicación de dichas normas.



CAPITULO III MARCO JURIDICO

LEGISLACION BOLIVIANA

3.1. CONSTITUCION POLITICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Norma legal que confiere las atribuciones específicas a cada una de las entidades del Estado, así como por ejemplo:

- ❖ Artículo 225.- El Ministerio Público defenderá la legalidad y los intereses generales de la sociedad y ejercerá la acción penal pública. El Ministerio público tiene autonomía funcional, administrativa y financiera.

- Artículo que, en concordancia de la Ley Orgánica del Ministerio Público, de fecha 11 de julio de 2012, tiene por objeto regular la organización, atribuciones y funcionamiento del Ministerio Público. Así mismo, él se establece que es la institución constitucional, que representa a la sociedad ante los órganos jurisdiccionales para velar por el respeto de los derechos y las garantías constitucionales. Y Tiene por finalidad defender la legalidad y los intereses generales de la sociedad, ejercer la acción penal pública e interponer otras acciones; en el marco establecido por la Constitución Política del Estado, los Tratados y Convenios Internacionales en materia de Derechos Humanos, y las leyes. Tiene autonomía funcional, administrativa y financiera.

- ❖ Artículo 251.- I. La Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene la misión específica de la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano. Ejercerá la función policial de manera integral, indivisible y bajo mando único, en conformidad con la Ley Orgánica de la Policía Boliviana y las demás leyes del Estado.



II. Como institución, no delibera ni participa en acción política partidaria, pero individualmente sus miembros gozan y ejercen sus derechos ciudadanos, de acuerdo con la ley.

- La Policía Boliviana tiene por misión fundamental, conservar el orden público, la defensa de la sociedad y la garantía del cumplimiento de las leyes, con la finalidad de hacer posible que los habitantes y la sociedad se desarrollen a plenitud, en un clima de paz y tranquilidad. Y este artículo se aplica y da cumplimiento en estricta concordancia a la Ley Orgánica de la Policía Boliviana.

3.2. CODIGO PENAL BOLIVIANO.- Decreto Ley Nro. 10426 promulgado el 23 de Agosto de 1972 y elevada a rango de Ley Nro. 1768 el 10 de Marzo de 1997.

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

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

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



- El presente artículo es el único que es utilizado por el representante del Ministerio público, para realizar la escasa defensa de los derechos y garantías de los ciudadanos que resultaren víctimas de hechos de tránsito donde se da como resultado lesiones graves o gravísimas y hasta la muerte de las mismas. Que en la opinión de la suscrita, debería desglosarse y establecerse nuevas figuras o tipificaciones específicas de este tipo de hechos. Que en la actualidad la sanción impuesta, es casi una burla para con las víctimas, ya que en muchos casos de hechos de tránsito donde se produjo la muerte de más de una persona en autor del hecho, sale impune por estas lagunas o ambigüedades de la ley o con una sanción muy leve.

❖ Artículo 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, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeren en lugar deshabitado.

- Casi al igual que el artículo anterior, la opinión de la suscrita, es que la ley es demasiado benigna y poco específica de las circunstancias por las cuales el representante del ministerio público, podría tipificar las actuaciones de los autores del hecho suscitado. Debiéndose también quizás hacer mención de aquellos pobladores que al igual que los autores del hecho que se dieron a la fuga o cometieron la omisión de socorro, también ellos deberían ser mencionados en la ley, tipificando su actitud cuando lo primero que hacen es robar los efectos de valor de las víctimas del suceso.



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

- El presente artículo, muchos más lleno de observaciones, no solo por las posibles condiciones del motorizado en el cuan se produjo el hecho de tránsito, el estado físico, anímico y psicológico del conductos o el posible esta del mismo que estuviera bajo efectos de sustancias peligrosas o controladas. Y sobre todo la influencia de autoridades que influyen para que no se cumpla la ley como se ve.

❖ Artículo 274.- (LESIONES CULPOSAS).- El que culposamente causare a otro alguna de las lesiones previstas en este capítulo, será sancionado con multa hasta de doscientos cuarenta días o prestación de trabajo hasta un año.

Lesiones Culposas, como delitos cometidos en hechos de tránsito, estableciendo también su sanción y agravantes.

- Este es el artículo menos usado en los procesos legales seguidos a las personas que resultan autores de hechos de tránsito, debido sobre todo a que casi el 100 % de estos sucesos, siempre existe una actitud negligente del conductor del motorizados intervinientes. Circunstancia que evidencia que es mínima las circunstancias en las que evidentemente en hecho de transito sea un accidente culposo.

3.3. CODIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL.- Aprobado por Ley 1970 de 25 de Marco de 1999.



❖ Artículo 69.- (FUNCIÓN DE POLICÍA JUDICIAL)

La policía judicial es una función de servicio público para la investigación de los delitos.

La investigación de los delitos se halla a cargo del Ministerio Público, de la Policía Nacional y del Instituto de Investigaciones Forenses, de conformidad con lo previsto por la Constitución Política del Estado, las leyes y con los alcances establecidos en este Código

La Policía Nacional, en ejercicio de funciones de policía judicial, y el Instituto de Investigaciones Forenses participan en la investigación de los delitos bajo la dirección del Ministerio Público.

Las diligencias de policía judicial en materia de sustancias controladas serán procesadas por la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico bajo la dirección del fiscal de sustancias controladas.

❖ Artículo 70.- (FUNCIONES DEL MINISTERIO PÚBLICO).

Corresponderá al Ministerio Público dirigir la investigación de los delitos y promover la acción penal pública ante los órganos jurisdiccionales. Con este propósito realizará todos los actos necesarios para preparar la acusación y participar en el proceso, conforme a las disposiciones previstas en este Código y en su Ley Orgánica. Igualmente deberá actuar ante los jueces de ejecución penal en todo lo relacionado con el cumplimiento de la pena.

❖ Artículo 74.- (POLICÍA NACIONAL).

La Policía Nacional, en la investigación de los delitos, se encargará de la identificación y aprehensión de los presuntos responsables, de la identificación y auxilio a las víctimas, de la acumulación y



seguridad de las pruebas y de toda actuación dispuesta por el fiscal que dirige la investigación; diligencias que serán remitidas a los órganos competentes.

❖ Artículo 173.- (VALORACIÓN DE LA PRUEBA).

El juez o tribunal asignará el valor correspondiente a cada uno de los elementos de prueba, con aplicación de las reglas de la sana crítica, justificando y fundamentando adecuadamente las razones por las cuales les otorga determinado valor, en base a la apreciación conjunta y armónica de toda la prueba esencial producida.

- La presente norma jurídica reglamenta todo el procedimiento legal que debe de seguir todos y cada uno de los procesos, así mismo establece que:

Con el propósito de que la investigación sea realizada en el marco del respeto de los derechos y garantías de las personas, durante la etapa preparatoria, la Fiscalía y la Policía Boliviana actuarán siempre bajo el control jurisdiccional del Juez de Instrucción en lo Penal, como prescriben los arts. 54.1 y 279 del Código de procedimiento penal (CPP). A fin de que dicho control jurisdiccional se active, el Fiscal, en su calidad de director funcional de la investigación, tiene la obligación de informar al Juez de Instrucción sobre el inicio de la investigación, dentro de las veinticuatro horas siguientes, cual exige el art. 298 in fine del CPP.

Sin embargo, si el Fiscal no diera ese aviso al Juez cautelar, en un claro incumplimiento de los deberes que le asigna la norma procesal citada, la víctima, el querellante ó el imputado, no pueden adoptar una actitud pasiva, sino que en resguardo de sus derechos y garantías, deben exigir a dicha autoridad que cumpla con esa obligación y en caso de no recibir una respuesta positiva, podrán denunciar tal omisión ante el Juez Instructor de turno en lo Penal; todo ello, en ejercicio del derecho que les asiste a exigir el respeto de sus derechos y garantías procesales y en el papel activo que



deben asumir para asegurar que los órganos previstos por ley garanticen esos derechos actuando con plena competencia. Pues, aunque la Ley no lo diga, resulta claro que el imputado o el querellante tienen derecho de recurrir ante el Juez Instructor de turno, pidiendo se active el órgano jurisdiccional de control de la investigación.

3.4. LEY ORGÁNICA DE LA POLICÍA BOLIVIANA. Ley 734 del 8 de Abril de 1985.

- ❖ Artículo 1.- La Policía Nacional es una institución fundamental del Estado que cumple funciones de carácter público, esencialmente preventivas y de auxilio, fundada en los valores sociales de seguridad, paz, justicia y preservación del ordenamiento jurídico que en forma regular y continua, asegura el normal desenvolvimiento de todas las actividades de la sociedad.
- ❖ Artículo 6.- La Policía Nacional tiene por misión fundamental, conservar el orden público, la defensa de la sociedad y la garantía del cumplimiento de las leyes, con la finalidad de hacer posible que los habitantes y la sociedad se desarrollen a plenitud, en un clima de paz y tranquilidad.
- ❖ Artículo 7.- Son atribuciones de la Policía Nacional las siguientes:
 - a) Preservar los derechos y garantías fundamentales, reconocidos a las personas por la Constitución política del Estado.
 - g) Prevenir los accidentes que pongan en riesgo la vida y los bienes de las personas.
 - h) Investigar los delitos y accidentes de tránsito.
 - i) Practicar diligencias de Policía Judicial, aprehender a los delincuentes y culpables para ponerlos a disposición de las autoridades competentes.



- k) Juzgar y sancionar las faltas y contravenciones policiales y de tránsito.
 - m) Hacer cumplir las disposiciones legales que regulan el tránsito público en todo el territorio nacional.
 - n) Conceder licencias y permisos de conducción de vehículos conforme a Ley.
 - ñ) Mantener el registro nacional de vehículos en general.
- La Policía Boliviana es una institución fundamental del Estado que cumple funciones de carácter público, esencialmente preventivas y de auxilio, fundada en los valores sociales de seguridad, paz, justicia y preservación del ordenamiento jurídico que en forma regular y continua, asegura el normal desenvolvimiento de todas las actividades de la sociedad. De la misma manera esta norma legal establece todos y cada uno de los deberes de los funcionarios policiales determinando su conducta y ejecución del código policial.
- Los funcionarios policiales cumplirán en todo momento con los deberes que les impone la ley, sirviendo a su comunidad y protegiendo a todas las personas contra actos ilegales, en consonancia con el alto grado de responsabilidad exigido por su profesión.
 - En el desempeño de sus tareas, respetarán y protegerán la dignidad humana y mantendrán y defenderán los derechos humanos de todas las personas.
 - Podrán usar la fuerza sólo cuando sea estrictamente necesario y en la medida que lo requiera el desempeño de sus tareas.
 - Las cuestiones de carácter confidencial de que tengan conocimiento, se mantendrán en secreto, a menos que el cumplimiento del deber o las necesidades de la justicia exijan estrictamente lo contrario.



- Ningún funcionario Policial, podrá infligir, instigar o tolerar ningún acto de tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes, ni invocar la orden de un superior o circunstancias especiales, como estado de guerra o amenaza de guerra, amenaza a la seguridad nacional, inestabilidad política interna, o cualquier otra emergencia pública, como justificación de la tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes.
- Asegurarán la plena protección de la salud de las personas bajo su custodia y, en particular, tomarán medidas inmediatas para proporcionar atención médica cuando se precise.
- No cometerán ningún acto de corrupción. También se opondrán rigurosamente a todos los actos de esa índole y los combatirán.

3.5. CODIGO NACIONAL DE TRANSITO.- Aprobado por Decreto Ley Nro. 10735 del 16 de Febrero de 1973, elevado a rango de Ley por Ley 3988. El 18 de Diciembre del 2008.

❖ Artículo 68.- (COOPERACION)

En los casos de peligro o de accidentes, los pasajeros, el conductor y los auxiliares se deben mutua asistencia y cooperación

❖ Artículo 139.- (INFRACCION)

Infracción llamada también transgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o más reglas de tránsito.

❖ Artículo 140.- (DE PRIMER GRADO)

❖ Artículo 141.- (DE SEGUNDO GRADO)

❖ Artículo 142.- (DE TERCER GRADO)

❖ Artículo 156.- (PARTE)

Toda persona que presencie o tenga noticias de un delito o accidente de tránsito, está en la obligación de dar parte a la autoridad más próxima.



❖ Artículo 157.- (AUXILIO)

Los conductores de otros vehículos, sus ocupantes y en general toda persona que transite por el lugar donde ha ocurrido un accidente están en la ineludible obligación de socorrer y prestar ayuda al conductor y ocupantes del vehículo accidentado.

- Las disposiciones del Código Nacional del Tránsito, son aplicables absolutamente a todos los estantes y habitantes del país en razón de que las leyes de policía y de seguridad ciudadana obligan a todas las personas por igual, sin excepciones de ninguna naturaleza a su fiel cumplimiento. Todos y cada uno de los funcionarios policiales, tienen la obligación ineludible de cumplir los lineamientos legales que establece la presente Ley, que hace referencia a su misión, funciones, deberes y obligación específica referida a la normativa de Tránsito. El Código Nacional de Tránsito, hace específica referencia a todas las obligaciones y derechos que tienen cada uno de los estantes y habitantes del país y en especial a conductores y peatones.

3.6. REGLAMENTO DEL CODIGO DE TRANSITO. Resolución Suprema N° 187444 del 8 de junio de 1978.

Los artículos 380, 381 y 382, refieren no solo las faltas o transgresiones cometidas, sino así también la sanción que corresponde a las referidas faltas de primer, segundo o tercer grado.

- ❖ Artículo 384.- (SANCIONES DE DELITOS DE TRANSITO) El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria. En estos casos, la Policía del Tránsito procederá al levantamiento de las Diligencias de Policía Judicial conforme a las normas señaladas por los artículos 112 y siguientes del Código del Procedimiento Penal, elevando obrados al Juez de la causas.



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

- ❖ Artículo 395.- (INFORME TÉCNICO) Ocurrido un accidente intervendrá el personal de la Policía del Tránsito a fin de proceder a la investigación del hecho y establecer las causas y circunstancias en que se ha producido. El informe técnico, que deberá expedirse en el término de 48 horas como máximo, comprenderá básicamente los siguientes aspectos:
 1. Lugar del accidente, con especificación de la clase de vías y estado de las mismas.
 2. Día y hora.
 3. Estado del tiempo.
 4. Análisis sobre el examen y medición de las huellas a fin de establecer la dirección, frenadas y velocidad de los vehículos.
 5. Estado y posición en que quedaron el o los vehículos.
 6. Clase de servicios que presta el de los vehículos
 7. Nombres, apellidos número de licencia o brevet, domicilio y otros datos personales del o de los conductores y propietarios de los vehículos.
 8. Nombres y apellidos de las personas que hubieran presenciado el accidente.
 9. Nombres y apellidos de las personas que hubiera resultado muerto o lesionado, acompañando él diagnóstico de la asistencia pública o los certificados de reconocimiento médico legal.
 10. Relación de los daños materiales sufridos por él o los vehículos u otros bienes, con un costo aproximadamente del valor de las reparaciones.



11. Relación circunstanciada de como sucedió el accidente y posibles causas
12. Croquis.
13. De quien o quienes es la responsabilidad, citando los artículos del Código o Reglamento que hubieran resultado infringidos.

❖ Artículo 399.- (RESPONSABILIDAD PENAL) 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.

❖ Artículo 400.- (COMPETENCIA DEL JUEZ DE TRÁNSITO) Si el accidente es leve y los daños a las personas o el Valor de los desperfectos ocasionados a los vehículos o las cosas, son de poca consideración, el caso será conocido, tramitado y, resuelto por el Juez del Tránsito conforme a sus atribuciones.

❖ Artículo 403.- (LEY DE LA CALZADA) Cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad.

- El tránsito de las personas por las vías terrestres, sea como peatones o conductores de vehículos motorizados, a propulsión humana o a tracción animal y de las que cabalguen animales, los lleven de tiro o arreados, se regirá por el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento. El Organismo Operativo de Tránsito, mediante sus reparticiones especializadas, ejecutará y hará cumplir las disposiciones del Código y su Reglamento AUXILIAR. Las disposiciones del Código Nacional del Tránsito y este Reglamento, son aplicables absolutamente a todos los estantes y habitantes del país en



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

razón de que las leyes de policía y de seguridad obligan a todos por igual, sin excepciones de ninguna naturaleza.



CAPITULO IV

MARCO CONCEPTUAL

4.1. CONCEPTOS:

4.1.1. DELITO.- La acción típicamente antijurídica, culpable y punible ⁽¹⁰⁾.

4.1.2. DELITO DOLOSO.- Es aquel en que concurre la realización de los actos materiales que configuran el delito, más la intención del agente de producir el resultado dañoso, en esa intención consiste el dolo como integrante del delito ⁽¹¹⁾.

4.1.3. DELITO CULPOSO.- Donde el resultado haya sido previsto o que haya debido preverse. Todas las formas de culpa se reduce a: incumplimiento de un deber (negligencia) y afrontamiento de un riesgo (imprudencia) ⁽¹²⁾.

4.1.4. TRANSGRESION CULPOSA.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el Agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes a cargo del control y vigilancia.

En materia de tránsito para que exista un delito, se debe cumplir con los elementos constitutivos del delito, que son los siguientes:

4.1.5. ACTO.- Manifestación de la voluntad o de fuerza. ⁽¹³⁾

¹⁰ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales Ed. 2004, Pág. 292

¹¹ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales Ed. 2004, Pág. 296

¹² Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales Ed. 2004, Pág. 294

¹³ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales Ed. 2004, Pág. 50



- 4.1.6. AGENTE.- Autor de un determinado hecho o acto. ⁽¹⁴⁾
- 4.1.7. TÍPICIDAD.- Adecuación de la conducta del sujeto al tipo penal, es decir la cualidad del hecho concreto de conformarse a la descripción abstracta trazada por el legislador. ⁽¹⁵⁾
- 4.1.8. ANTI JURÍDICIDAD.- Juicio negativo de valor que recae en una conducta. ⁽¹⁶⁾
- 4.1.9. CULPABILIDAD.- En sentido lato significa la posibilidad de imputar a una persona un delito, sea de orden penal o de orden civil. En sentido estricto, representa el hecho de haber incurrido en culpa determinante de responsabilidad civil o de responsabilidad penal.
- 4.1.10. VALORACION JUDICIAL, Actividad judicial para apreciar el grado de convencimiento acerca de la veracidad de los hechos objeto de prueba, o por la que se determina el valor que la Ley
- 4.1.11. VALORACIÓN JURÍDICA de la prueba es una operación intelectual destinada a establecer la eficacia conviccional de los elementos de prueba recibidos ⁽¹⁷⁾. Cafferata (1994:37)
- 4.1.12. VALORACIÓN JUDICIAL o apreciación de la prueba judicial es aquella operación que tiene como fin conocer el mérito o valor conviccional que pueda deducirse de su contenido. Se trata de una actividad procesal exclusiva del juez. Es el momento culminante y decisivo de la actividad probatoria ⁽¹⁸⁾. Devis Echandía (1994:99)

¹⁴ Manuel Osorio, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales Ed. 2004, Pág. 69

¹⁵ Fernando Villamor Lucia, Derecho Penal, Segunda Edición, Tomo I, Parte general, Pág. 141

¹⁶ Fernando Villamor Lucia, Derecho Penal, Segunda Edición, Tomo I, Parte general, Pág. 151

¹⁷ José Ignacio Caffareta Nores, José Ignacio. Ob. Cit., pp. 42... 7a ed. Criterios de valoración. c)

¹⁸ Devis Echandía, Hernando, "Teoría general de la prueba judicial", ob. cit., T. I, pág. 94; Varela, Casimiro, "La Valoración de la prueba", ob. cit., pág. 155. 2.



4.1.13. VALORACIÓN JUDICIAL o evaluación constituye un acto de trascendental importancia dentro del proceso y de la etapa preparatoria, dado que el resultado que se obtenga a través de él dependerá la suerte del juicio que tanto se puede traducir en la condena como en la absolución del acusado en materia criminal, como en la obtención de una justa reparación del daño sufrido o de la pérdida (¹⁹). Varela (1990:10)

4.1.14. VALORACIÓN JUDICIAL DE LA PRUEBA, aquella operación mental que realiza la autoridad jurisdiccional con el objeto de obtener de cada elemento probatorio la suficiente convicción para determinar la culpabilidad o inocencia del imputado.

4.1.15. VALORACIÓN JURÍDICA POSITIVA: persigue la realización de los valores contenidos en los ordenamientos jurídicos positivos, tanto en la aplicación de normas como en su elaboración conforme a datos formales predestinados.

4.1.16. VALORACIÓN JURÍDICA PURA: es una investigación científico-jurídica por cuanto el científico no puede trabajar con datos que no aporte directamente el ordenamiento, y viene a ser una tarea fundamentalmente jurídica.

4.2. METODOLOGÍA, ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO

4.2.1. La Legislación Penal Nacional y Los Hechos de Tránsito

En la actualidad, en todos los países desarrollados o en vías de desarrollo, América Latina, Norteamérica, Europa y los demás

¹⁹Varela, Casimiro, "La Valoración de la prueba", ob. cit., pág. 155. 2.



continentes, ha llamado la atención sobre la alarmante frecuencia de hechos de tránsito donde pierden la vida personas. Esta situación ha sido destacada por diversas instituciones y personas especializadas en la materia.

"El Laboratorio de investigación Vial de Gran Bretaña, entidad dependiente del Ministerio de Transportes de ese país, estableció que en los países en vías de desarrollo, los hechos de tránsito constituyen la segunda causa de muerte prematura. En Chile, los hechos de tránsito constituyen la primera causa de muerte en la población que tiene entre 15 y 45 años de edad. En ese país, el sistema nacional de salud gasta al año 120 millones de dólares en la atención a las víctimas de accidentes de tránsito"

La situación no es distinta en los demás países de América Latina, donde el número de muertes y graves lesiones es muy elevado.

En Argentina, "se ha informado recientemente que según las estadísticas en un día mueren hasta 22 personas, a raíz de los delitos de tránsito. La Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad en hechos de tránsito. Se calculan alrededor de 10.000 muertes al año, según cifras difundidas por el Instituto de Seguridad Vial. Por otro lado se denunciaron que unas 120.000 personas resultaron con heridas de distinta consideración, aclarando que muchas de ellas quedaron con discapacidades muy graves. Argentina tiene un triste record en materia de muertes por accidentes de tránsito". Una situación similar se observa en Perú, Colombia, Venezuela y Brasil.

Sin embargo, la comisión de hechos de tránsito donde resultan lesiones graves, gravísimas y hasta seguida de muerte no es un hecho fatal en Bolivia y el resto del mundo, ya que puede ser



controlada sobre la base de la adopción de un conjunto de medidas orientadas a lograr seguridad vial y así evitar la muerte y graves lesiones de las personas. Algunos países han logrado importantes niveles de éxito en esta materia. Así es posible lograr una disminución de la tasa de mortalidad como consecuencia de la adopción de diversas medidas dirigidas a la prevención de los hechos de tránsito que provocan muerte y graves lesiones en las víctimas de estos hechos.

Bolivia no es ajena a esa situación, ya que los accidentes de tránsito seguida de muerte y graves lesiones son considerables, tal como lo establecen las estadísticas sobre hechos de tránsito elaborado por el Organismo Operativo de Tránsito.

En Bolivia, la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito seguidos de muerte o lesiones graves en las personas, y la valoración judicial de dicha participación se pone en el marco de la legislación penal vigente, razón por la cual es necesario presentar las características de la misma.

A fin de ofrecer un panorama comparativo de la legislación penal referida a los delitos de tránsito, se incluye en la presentación, la legislación de Cuba. Esta comparación permitirá una mejor evaluación de la legislación boliviana referida a este tema.

4.2.2. LEGISLACIÓN COMPARADA SOBRE DELITOS DE TRÁNSITO.

4.2.2.1. LA LEGISLACIÓN CUBANA.

En la legislación penal cubana referida a los delitos de tránsito, estos están definidos como Delitos contra la Seguridad del Tránsito o



Delitos Cometidos en Ocasión de Conducir Vehículos por las Vías Públicas, y están contenidos en el Código Penal. Los delitos de tránsito que tipifica esa norma jurídica cubana son los siguientes:

- El conductor de un vehículo que, infringiendo las leyes o reglamentos del tránsito, cause la muerte a una persona, incurre en sanción de privación de libertad de uno a diez años (Art. 177).
- El conductor de un vehículo que, infringiendo las leyes o reglamentos del tránsito, cause lesiones graves o dañe gravemente la salud a una persona, incurre en sanción de privación de libertad de uno a tres años.
- A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior se consideran lesiones graves las que ponen en peligro inminente la vida de la víctima, o dejan deformidad, incapacidad o cualquier otra secuela anatómica, fisiológica o síquica.
- Si las lesiones no ponen en peligro inminente la vida de la víctima ni le dejan deformidad, incapacidad o secuela de ninguna clase, la sanción es de privación de libertad de uno a tres meses o multa hasta cien cuotas.(Art. 178).
- El conductor de un vehículo que, infringiendo las leyes o reglamentos del tránsito, cause daños a bienes de ajena pertenencia, incurre en sanción de multa hasta cien cuotas.
- Si el daño causado es de valor considerable, o si, a causa del mismo, se produce un perjuicio grave, la sanción es de privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas. - En los casos previstos en este artículo sólo se procede sí media denuncia del perjudicado. No obstante, si el perjudicado desiste de su denuncia, por escrito y en forma ex-presa antes del juicio o verbalmente y dejando constancia en acta durante su celebración, se archivarán las actuaciones (Art. 179).



- El que, sin ser conductor de un vehículo, por infringir las leyes o reglamentos del tránsito, da lugar a que se produzca un accidente del que resulte la muerte de alguna persona, incurre en sanción de privación de libertad de uno a tres años.

- Si del hecho resultan lesiones graves o daños de considerable valor, la sanción es de privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas o ambas. (Art. 180)

- Incurre en sanción de privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas o ambas,

El que:

a) conduzca un vehículo encontrándose en estado de embriaguez alcohólica, o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares.

b) permita que otra persona en estado de embriaguez alcohólica, o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas, o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares, conduzca un vehículo de su propiedad o del que esta, encargado por cualquier concepto.

- Se sanciona con privación de libertad de uno a tres meses o multa hasta cien cuotas o ambas, al que:

a) conduzca un vehículo habiendo ingerido bebidas alcohólicas en cantidad suficiente para afectar su capacidad de conducción, aunque sin llegar al estado de embriaguez.

b) permita que otro conduzca un vehículo de su propiedad o del que esta, encargado por cualquier concepto, a sabiendas de que ha ingerido bebidas alcohólicas que, sin llegar al estado de embriaguez, le han afectado su capacidad de conducción.



1. Si el delito se comete por un conductor de vehículo de carga o de transporte colectivo de pasajeros, o un conductor profesional que actúe como tal, la sanción es de:
 - a) Privación de libertad de seis meses a dos años o multa de doscientas a quinientas cuotas o ambas.
 - b) Privación de libertad de tres meses a un año o multa de cien a trescientas cuotas o ambas.
2. Las sanciones previstas en los apartados anteriores se imponen con independencia de las que correspondan con motivo del resultado que eventualmente se produzca (Art. 181).

La sanción accesoria de suspensión de la licencia de conducción puede imponerse, según los casos, si el sancionado ha incurrido en alguno de los delitos contra la seguridad de tránsito previsto en este Código.

El término de dicha sanción accesoria debe ser equivalente al de la más grave sanción de privación de libertad impuesta y se debe contar desde el día en que el sancionado comienza a disfrutar de libertad, aunque sea condicional.

3. Si la sanción impuesta es de multa, el término de la accesoria se computa a razón de un día por cuota, y se cuenta desde el día en que el sancionado la haya satisfecho o haya comenzado a disfrutar de libertad después de haber sufrido apremio personal en defecto de pago.



4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, la sanción accesoria de suspensión de la licencia de conducción no se impondrá por término inferior a un mes ni superior a cinco años.
5. A los que reinciden en la infracción del apartado 1, inciso a) del artículo 181, se les puede imponer, como sanción accesoria, la suspensión de la licencia de conducción por un periodo no menor de un año ni mayor de diez.
6. Para el cumplimiento de la sanción accesoria de suspensión de la licencia de conducción, los tribunales decomisarán al sancionado la licencia de conducción o cualquier otro documento que autorice legalmente para conducir vehículos de motor, si los tiene, y notificarán la imposición de la sanción al órgano facultado para expedir esas licencias o autorizaciones, o sus duplicados, previniéndoles de que no las expidan a favor del sancionado hasta que expire el término de la suspensión.

- Para la adecuación de las sanciones establecidas en el presente Código, los tribunales tienen en cuenta:

- a) La mayor o menor gravedad de la infracción que produjo el evento dañoso, según su calificación por las leyes o reglamentos del tránsito. Cuando se trate de infracciones cuya mayor o menor gravedad no haya sido determinada expresamente por dichas leyes o reglamentos, la determinación la harán los tribunales en sus sentencias, teniendo en cuenta la mayor o menor probabilidad de que se produzcan accidentes al incurrirse en ellas.
- b) Si el culpable ha sido con anterioridad ejecutoriamente sancionado por la comisión de algún delito contra la seguridad del



tránsito y, especialmente, el número y la entidad de las infracciones cometidas por el mismo durante el año natural anterior a la fecha de la comisión del delito (Art. 183).

Tales son las principales normas que tipifican los delitos de tránsito en la legislación penal cubana, que son objeto de análisis e interpretación posteriormente.

La legislación penal de otros países de América Latina también contiene tipificaciones expresas de los delitos de tránsito denominados delitos contra la seguridad de tránsito.

En contraste con esas legislaciones penales, el caso boliviano se caracteriza por la ausencia de tipos penales referidos a los hechos de tránsito. En efecto, el Código Penal Boliviano no contiene una parte especial donde este tipificados de manera expresa e inequívoca ese tipo de delitos, tal como se observa en el siguiente detalle.

Panorama de los delitos tipificados por el Código Penal Boliviano.

DELITOS CONSIGNADOS EN EL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO
Delitos contra la seguridad del Estado
Delitos contra la función pública
Delitos contra la función judicial
Delitos contra la fe pública
Delitos contra la seguridad común
Delitos contra la economía nacional.
Delitos contra la familia
Delitos contra la vida y la integridad corporal
Delitos contra el hogar.
Delitos contra la libertad.
Delitos contra las buenas costumbres
Delitos contra la propiedad

Fuente: Elaboración propia sobre la base del Código Penal Boliviano.



Tal como se observa en el cuadro, la legislación penal de Bolivia no tipifica los delitos de tránsito o contra la seguridad de tráfico. En la parte del análisis e interpretación de los resultados

4.3. LA VALORACIÓN JUDICIAL Y LA INVESTIGACIÓN POLICIAL

Los hechos de tránsito que provocan la muerte y lesiones graves en las personas son objeto de la investigación Criminalística bajo la responsabilidad de los organismos correspondientes de la Policía Boliviana.

Las atribuciones de la institución policial es investigar los delitos y accidentes de tránsito, razón por la cual las Unidades Operativas de Tránsito cumplen funciones de policía científica en este tema.

Los casos de hechos de tránsito que provocan muerte o graves lesiones en las personas, son objeto de procesos judiciales en los que interviene los funcionarios de las unidades policiales desarrollando la investigación de esos hechos. Esta participación policial en la investigación de dichos hechos es objeto de una valoración judicial por parte de los jueces u operadores de Justicia.

La pregunta que surge en este punto, es cual es la valoración jurídica que realizan los Jueces y Operadores de Justicia sobre la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que implican la muerte o lesiones severas de las personas y/o víctimas de estos sucesos.

La pregunta que se ha formulado en la presente investigación afirma que los jueces y operadores de justicia otorgan una escasa, deficiente y/o una inadecuada valoración jurídica de esa participación policial. En otros términos, los jueces no valoran en sus justa dimensión el trabajo de



investigación que realizan los funcionarios policiales dependientes de la Unidad Operativa de Transito correspondientes.

Ello se hace evidente en las opiniones de los abogados y miembros de la institución policial. En la presente investigación se ha rescatado y recogido esas opiniones mediante la aplicación de un cuestionario con preguntas cerradas y abiertas. Los resultados se presentan en los siguientes cuadros.

Cuadro 1

La importancia de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito que implican muerte o lesiones graves a las víctimas.

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: Cual es la importancia de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito que implican muerte o lesiones graves a las víctimas de hechos de transito.		
	MUY IMPORTANTE	ES IMPORTANTE	NO ES IMPORTANTE
MIEMBROS DE LA POLICÍA.	20		
ABOGADOS PENALISTAS	15	5	

Fuente: Elaboración propia

Los profesionales consultados coinciden en opinar mayoritariamente que es muy importante la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que tienen como consecuencia la muerte o lesiones graves en las víctimas. Esta opinión implica un reconocimiento de las funciones de investigación de esos hechos por parte de los organismos policiales correspondientes.



Sobre la base de esas opiniones se puede afirmar que las expectativas que tiene la población civil o sectores de la misma, acerca de la institucional policial apuntan a la actividades profesionales, es decir, la población espera de la Policía Boliviana actividades desarrolladas profesionalmente, con mayor eficacia y eficiencia.

Cuadro 2

Valoración judicial sobre la investigación policial

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: Cómo valoran los jueces el trabajo realizado en la investigación policial de los hechos de tránsito?		
	Valoran Adecuadamente	Valoran	No Valoran Adecuadamente
MIEMBROS DE LAPOLICÍA.	2	3	15
ABOGADOS PENALISTAS	4	4	12

Fuente: Elaboración propia

En opinión de los profesionales consultados mediante el cuestionario, la valoración judicial de los jueces y operadores de justicia que llevan adelante las causas, no valoran adecuadamente el trabajo de investigación policial de los hechos de tránsito en cuestión. Estas opiniones muestran la falta de una adecuada valoración jurídica o ajustada a los méritos y esfuerzos que pudiera tener la investigación policial de esos hechos del cual resulten muertos o lesiones graves a las víctimas.



Las opiniones recogidas también permiten captar las ideas que se tiene sobre la investigación policial por parte de las instancias judiciales. En lugar de confianza se expresa desconfianza, hacia los operadores y/o administradores de justicia. Uno de los factores que determina esa idea que se tiene de la institución policial y de jueces, es posiblemente la poca capacitación especializada en este campo de la accidentología de tránsito que tienen los jueces y operadores de justicia, y las dificultades que aun tiene la institución policial en materia de formación académica por la falta de apoyo logístico y medios con los cuales realizar un eficaz y eficiente labor policial, tema sobre la cual los mandos policiales tiene consciencia de estas falencias.

Cuadro 3

Valoración judicial e impunidad.

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: Qué consecuencias puede generar la escasa, deficiente e inadecuada valoración jurídica realizada por los operadores de justicia del trabajo de investigación realizada por los funcionarios policiales?		
	Impunidad	Retardación de Justicia	Ninguna Consecuencia
MIEMBROS DE LA POLICIA	18		2
ABOGADOS PENALISTAS	15		5

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo a la opinión mayoritaria de los profesionales abogados y policías, de la escasa, deficiente e inadecuada valoración jurídica, del trabajo



realizado por personal de la policial en la investigación de los hechos de tránsito que tienen como consecuencia la muerte o lesiones graves en las víctimas; efectuada por los operadores y/o administradores de justicia, puede generar impunidad. Ello quiere decir que si el trabajo de investigación policial no es valorado, analizado o tratado adecuadamente por los jueces de la causa, puede desencadenar en impunidad de los autores de esos hechos, generando así una situación de ausencia de justicia.

Cuadro 4

Consecuencias de la falta de una adecuada valoración judicial de la investigación policial.

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: Qué otras consecuencias puede generar la inadecuada valoración judicial de la investigación policial de hechos de tránsito que provocan muerte y lesiones graves?		
	Falta de coordinación Entre investigación y Jurisdicción	Conflictos entre la policía y los jueces	Ninguna Consecuencia
MIEMBROS DE LA POLICIA	18	2	
ABOGADOS PENALISTAS	15	5	

Fuente: Elaboración propia.

Según las opiniones de los profesionales consultados la falta de una adecuada valoración judicial de la investigación policial también puede generar la falta de coordinación entre investigación y jurisdicción y conflicto entre los niveles



de la investigación del delito y los niveles jurisdiccionales o de administración de justicia.

Cuadro 5

Causas de la inadecuada valoración judicial de la investigación policial de los hechos de tránsito.

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: " Cuáles son las causas de la escasa, deficiente e inadecuada valoración judicial de la investigación policial de los hechos de tránsito, realizada por los operadores de justicia?		
	Falta de jueces de delitos de tránsito	La formación de los jueces	Otras causas
MIEMBROS DE LA POLICÍA	16	4	
ABOGADOS PENALISTAS	15	5	

Fuente: Elaboración propia.

Los profesionales señalan que una de las principales causas de la escasa, deficiente e inadecuada valoración judicial, efectuada por los operadores de justicia, de la investigación policial realizada de los hechos de tránsito que implican muerte o lesiones graves de las víctimas, son la falta de jueces encargados exclusivamente del tratamiento de los delitos de tránsito. Este factor hace referencia a la magistratura o al personal del Poder Judicial.

Las deficiencias que se pueden producir en el nivel de la administración de justicia tienen que ver no solo con la escasa formación o capacitación especializada de jueces u operadores de justicia, si no también puede intervenir



negativamente, la abundancia o levado número de casos atendidos o hechos de tránsito suscitados, situación que escapa a la buena o mala formación de los administradores de justicia.

Cuadro 6

Formación profesional e investigación policial.

PERSONAS CONSULTADAS	PREGUNTA: Cuáles son las otras causas de la inadecuada valoración judicial de la investigación policial de los hechos de tránsito?		
MIEMBROS DE LA POLICÍA ABOGADOS PENALISTAS	Falta de Especialización de policías en la investigación de delitos de tránsito	Falta de medios Tecnológicos	Otros Factores
	13	7	
	12	8	

Fuente: Elaboración propia

Las opiniones de los profesionales consultados también señalan a la falta de especialización en la investigación de los hechos de tránsito entre los miembros de la institucional policial, como una de las causas de la inadecuada valoración judicial de la investigación policial. Ello quiere decir que los factores causales no solo están en las características de la organización judicial, sino también, en la formación de los miembros de la policía.



4.4. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Con el propósito de obtener conclusiones precisas de los resultados, estos se analizan e interpretan por separado.

4.5. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA LEGISLACIÓN

La legislación descrita y presentada muestra que la normativa jurídica nacional carece de un régimen de delitos de tránsito o de delitos contra la seguridad de tráfico como se denomina en otros países. Se ha constatado que el Código Penal de Bolivia no contiene tipos penales referidos a las conductas que provocan muerte o lesiones graves en las personas en casos relacionados con hechos de tránsito.

Mientras la legislación penal de otros países de América Latina establecen un conjunto de delitos como parte del Código Penal, en el caso boliviano no figura ese tipo de delitos, esta constatación puede ser interpretada como:

- a) La ausencia de la penalización expresa de las trasgresiones de las normas de seguridad de tránsito que impliquen la muerte o lesiones graves.
- b) La falta de la definición de la seguridad de tránsito como un bien jurídico protegido penalmente en los casos que también impliquen la muerte o lesiones graves de las víctimas.

La seguridad de tránsito ha sido objeto de regulación por parte del Código de Tránsito, el cual establece prohibiciones, faltas y sanciones, pero no delitos y penas, ya que no es su objeto. Ello sucede con todos los Códigos de Tránsito.



La definición de los delitos y las penas correspondientes debe ser establecida en el Código Penal. Como se ha demostrado, este Código no establece un régimen de Delitos Contra la Seguridad de Tránsito, lo cual puede interpretarse como la ausencia de una tipificación expresa de estos delitos.

En consecuencia, se puede concluir que:

- a) El Código de Tránsito contiene prohibiciones, faltas y sanciones, elementos que establece el amparo jurídico de la protección
- b) El Código Penal no contiene delitos y penas, en consecuencia no establece el amparo jurídico de la seguridad de tránsito en el nivel de la penalización.

Por ello, se puede concluir que la legislación penal de Bolivia es incompleta en lo que se refiere a la protección de la seguridad de tránsito: establece sanciones, pero no penas. Es por ello que el Código Penal no contiene de forma expresa tipos o delitos de tránsito.

Esa característica de la legislación Nacional ha generado en la población la sensación de que los autores de hechos de tránsito que provocan la muerte o lesiones graves de las personas quedan en la impunidad.

Esos vacíos de la legislación penal afectan indirectamente a la valoración judicial de la investigación policial de los hechos de tránsito, efectuada por los operadores de justicia, en 2 sentidos:



Primero, privando a los jueces de un marco normativo especialmente elaborado para el tratamiento judicial de los casos o hechos de tránsito del cual resultaren muertes o lesiones graves en las víctimas. Ante la falta de un régimen de delitos de tránsito, los jueces tienen que acudir a otras normas que tengan aplicación a los casos de hechos de tránsito que provocan la muerte o lesiones graves de las personas.

Segundo, contribuyendo a la ausencia de jueces dedicados exclusivamente a esos casos, los jueces de tránsito o a la falta de juzgados especializados en estos específicos sucesos.

El vacío referido a las normas que tipifiquen los hechos de tránsito que provocan muerte o lesiones graves en las víctimas, es solo una de las deficiencias, pues, existen otras limitaciones que también tienen que ver con el tema. Según una autoridad de Tránsito de la ciudad de Santa Cruz, los conductores distraídos no son controlados por Tránsito. Los chóferes no deben conducir ebrios ni bajo el efecto de sustancias controladas (drogas), según el Código. El conductor debe regirse a las normas de buena conducta y moral. Debe tener precaución y manejar con atención a las normas de tránsito. Pero es muy difícil establecer un control efectivo sobre todos los chóferes que conducen distraídos, por ejemplo conducir haciendo uso de teléfono celular o aparatos electrónicos de sonido, hanndis, MP-3, MP-4.

Una autoridad policial alega que ello se debe a la carencia de una norma específica que restrinja el uso de estos aparatos, a pesar de que el Código de Tránsito estipula sanciones para quienes manejan sin prestar la suficiente atención.

El artículo 96 del mencionado Código destaca que el chofer "debe conducir con atención y los cuidados que requiera la seguridad del tránsito".



"Esto significa que el conductor tome precauciones mientras maneja", explica el Sub-Director del Organismo Operativo de Tránsito, que manejar hablando por teléfono "es igual de peligroso que conducir en estado de ebriedad". En la lista del Sub Director, figuran costumbres como llevar niños en las piernas mientras se conduce, fumar cigarrillos y distraerse con los equipos de sonido.

Según la autoridad policial, el uso de celulares es uno de los problemas más frecuentes en el área urbana. "Cuando vemos a un chofer que hace uso de su celular, le hacemos orillar a la derecha para que termine su conversación".

Un periódico nacional, La Prensa, verificó que, en aproximadamente 30 minutos, diez personas manejaban vehículos particulares y públicos por la avenida Pérez Velasco mientras hablaban por teléfono celular o sintonizaban su aparato de radio. Entretanto, los dos guardias de Tránsito, que estaban apostados en los carriles de subida y bajada de la vía, miraban estas acciones sin cuestionar a los chóferes.

Al respecto, una autoridad de Tránsito explicó que cuando se intenta sancionar a algún conductor por su falta de precaución al manejar no sólo los chóferes se resisten, sino que instituciones como el Defensor del Pueblo. La autoridad añadió que efectivamente las acciones distractoras no están tipificadas, "pero no está prohibido dar recomendaciones sobre hacer dos cosas al mismo tiempo".

Es así que el Organismo Operativo de Tránsito ha optado por llamar a la reflexión sobre el particular mientras da clases de manejo a quienes quieren obtener licencias de conducir. La autoridad explicó que otras instancias tampoco han mostrado interés al respecto. Para el Subdirector de Tránsito, el problema radica en la antigüedad del Código de Tránsito que



data de 1973. "Nuestro Código tiene 32 años y entonces no había ni celulares ni tantos autos".

Según la institución, el proyecto de nuevo Código Nacional de Tránsito" ya contempla sancionar el uso del celular cuando se conduce". Pero mientras no se apruebe la norma, la policía sólo "puede reflexionar a los irresponsables". La autoridad policial añadió que también tiene que considerarse el tipo de sanciones que ameritar la falta de precaución. "La mejor forma es arrestarlos y que aprendan". Con la experiencia, así mismo esta autoridad manifestó que las multas no constituyen "un escarmiento para los chóferes que se han acostumbrado a conducir sin precaución; pagan 10 o 20 bolivianos, pero el conductor no ha aprendido nada" (Declaraciones hechas al periodo La Prensa)

Resumiendo: Las deficiencias o vacíos de la legislación penal boliviana o la ausencia de la tipificación expresa de los delitos de tránsito afecta indirectamente a la escasa, deficiente y/o inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que provocan la muerte o lesiones graves de las personas, realizadas por los operadores y/o administradores de justicia de nuestro país.

4.6. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LAS OPINIONES

Las opiniones de los profesionales consultados, presentados en los cuadros muestran algunos problemas, limitaciones y necesidades en:

1. Los problemas de las relaciones entre el nivel de investigación policial (oficiales investigadores) y el nivel de operadores y/o administración de justicia en los casos de hechos de tránsito con muerte o lesiones graves a las víctimas en nuestro medio.



2. Las limitaciones de la formación profesional de los miembros de los organismos encargados de la investigación de esos hechos (personal Policial del Organismo Operativo de Transito).
3. La necesidad de incorporar cambios en la organización judicial que realiza el tratamiento de los hechos de tránsito (operadores y/o Administradores de justicia - Jueces).

A continuación se desarrollan estos problemas, limitaciones y necesidades.

En cuanto al punto 1, las opiniones de los profesionales policiales consultados sugieren que existen algunos problemas en las relaciones entre los organismos de investigación policial y las instancias jurisdiccionales que procesan los resultados del trabajo que realizan dichos organismos.

En efecto, las opiniones indican que los jueces o los juzgados realizan una escasa, deficiente o inadecuada valoración jurídica de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que generan muerte y daños personales en las víctimas. No se puede descartar esos problemas, si se considera que esas opiniones provienen de personas que están relacionadas estrechamente con la investigación policial y la administración de justicia.

Tanto los abogados como los miembros de la institución policial, expresan opiniones que traslucen la existencia de problemas en las relaciones entre los organismos de investigación de esos hechos y los jueces que atiende las causas correspondientes.

Sobre el punto 2, no se puede negar el hecho de que uno de los factores que genera la escasa, deficiente e inadecuada valoración jurídica de la



investigación policial de estos sucesos, por los operadores de justicia, se debe a la escasa formación especializada en la investigación de los hechos de tránsito. En la institución policial son muy pocos los miembros que poseen una formación especializada en esa materia, como también sobre ingeniería estructural mecánica y vial.

Esa falta de especialización posiblemente limite o impide la realización de investigaciones policiales con un alto nivel de profesionalismo e idoneidad técnica. Esto contribuye a que los jueces operadores de justicia, subestimen el trabajo realizado por los funcionarios policiales dependientes de los Organismos Operativos de Tránsito y policiales encargados de la investigación de los hechos de tránsito que generan muerte y lesiones en las personas víctimas de estos hechos.

Otro factor que es señalado por los profesionales consultados, es la falta de medios tecnológicos que apoyen a la actividad de investigación policial de los casos. Ciertamente, en ausencia de esos medios resulta muy difícil que la actividad de investigación policial genere resultados que pueda ser adecuadamente valorados por los jueces.

En consecuencia, la falta de una formación especializada en la investigación de los delitos de tránsito, y la ausencia de medios tecnológicos capaz de contribuir a una mejor investigación de los hechos de tránsito, son los factores que contribuyen a la inadecuada valoración judicial de la actividad investigativa policial.

Sobre el punto 3, las opiniones de los profesionales abogados consultados muestran que la organización judicial todavía no se ha adecuado a las necesidades exigidas por la gravedad de los hechos de tránsito que provocan muerte y lesiones graves en las víctimas de estos hechos, es



decir, el sistema judicial no parece responder a la realidad caracterizada por la frecuencia de esos hechos de tránsito.

Esta falta de adecuación de la organización judicial a la realidad, se hace evidente en:

- a) La ausencia de jueces o juzgados dedicados exclusivamente al tratamiento de los casos o hechos de tránsito que provocan muerte y lesiones graves en las víctimas.

La necesidad de estos jueces y juzgados, ha sido ya planteada por destacados juristas e implementada en algunos países como Alemania donde existen los Jueces de Tráfico.

- b) La ausencia de una administración de justicia ágil y oportuna, que resuelva los casos en un tiempo que permita el tratamiento fluido de los casos, e impida la retardación de justicia.

Resumiendo: las opiniones de los profesionales consultados en la investigación permiten afirmar que algunos de los factores que contribuyen a una escasa, deficiente e inadecuada valoración judicial de la actividad de investigación de los organismos policiales correspondientes, son la falta de una formación profesional especializada en la investigación de hechos de tránsito de los policías y la ausencia de jueces, operadores de justicia especializados a este tema o juzgados dedicados exclusivamente al tratamiento de esos hechos de tránsito.

De este modo se concluye el análisis y la interpretación de los resultados de la investigación, que ha proporcionado elementos para sintetizar las conclusiones y formular las propuestas del estudio desarrollado.



CAPITULO V

MARCO ESTADÍSTICO

5.1. CUADROS Y ESTADISTICA

HECHOS DE TRANSITO

UNIDAD: Accidentes CIUDAD MES: ANUAL TIPO/REPORTE: ANUAL
(atendidos/remitidos)

DETALLE	TOTAL	CONDUCTOR		LICENCIA				ACCIDENTES				VEHICULOS INVOLUCRADOS										SERVICIO				
		Varón	Mujer	Profesional	Particular	Motociclista	Sin Licencia	C. Muerte	C. Heridos	C. daños materiales	Automóviles	Camiones	Tráiler	Camión días	Jeep	Buses	Micros	Minibuses	Viajadores	Motociclistas	Otros	Particular	Público	Otros		
TIPO DE HECHOS																										
Atropellos	1298	1289	9	905	84	32	277	103	1199		125	100	20	60	25	26	45	450	360	30	57	736	562			
Colisiones	2412	2392	20	1670	148	19	575	18	698	1840	523	246	30	90	46	70	30	735	861	19	600	1208	1204			
Choque a objeto fijo	283	283		154	27	4	98		25	258	53	42	15	46	10	6		23	36	4	48	143	140			
Choque a vehículos detenidos	382	379	3	186	8	2	186	5	126	255	56	48	10	23	10	26	40	86	57	10	16	193	189			
Vuelcos	37	37		17			20		6	31	10							10	10		7	20	17			
Embarrancamientos	10	9	1	6			4		5	5	2			2				2	2		2	6	4			
Encunet./deslizamiento	66	65	1	30	4	2	30	1	11	55	15	5		7	2			15	12		10	36	30			
Caída de pasaj.del vehículo	38	38		17	1	1	19		36	2	10	6		4		2		4	5		7	16	22			
Atricción a peatón	25	25		12			13		24	2	5			2		5		5	5		3	15	10			
Incendio de vehículos	2	2		2					1	1	1							1				1	1			
Hechos de transito	108	108		90			18		28	80	20	10				15		25	33		5	63	45			
TOTAL	4661	4627	34	3089	272	60	1240	127	2159	2529	820	457	75	234	108	135	115	1356	1381	63	755	2437	2224	0		
CAUSAS:																										
Exceso de velocidad	936	927	9	804	34	23	75	25	179	830	58	35	25	86	95	85	75	220	152	10	95	476	460			
Embriaguez	649	644	5	450	45	20	134	24	550	100	95	10	15	14	16	7	3	210	200	25	54	300	349			
Imprudencias:																										
Ocasionados por el conductor	1640	1635	5	1100	98	17	425	25	750	852	100	26	25	15	25	10	15	654	650	20	100	870	770			
Ocasionados por el peaton	1332	1317	15	700	80		552	46	650	680	80	60	20	88	10	25	35	408	555	25	26	732	600			
Exceso de carga																										
Falla mecánica	34	34		10	10		14		10	24	4	8	3	6				2	5	2	4	24	10			
Pista en mal estado																										
Señalización defectuosa	45	45		15	5		25	5	15	25	3	3	4					15	15	2	3	20	25			
Omitir señalizaciones	25	25		10			15	2	5	18	5							10	10			15	10			
No acatar disp. de Tránsito																										
TOTAL	4661	4627	34	3089	272	60	1240	127	2159	2529	345	142	92	209	146	127	128	1519	1587	84	282	2437	2224	0		



LUGAR O VIAS:																								
Autopistas	56	56		20	6	5	25	5	15	36	5		3	2		6		10	15	12	3	26	30	
Avenidas	1600	1595	5	1450	6	8	136	15	539	1050		36	30	60	53	56	65	654	650	8	70	750	850	
Calles	1500	1495	5	1235	50	15	200	56	650	895		60	19	95	46	35	48	462	566	15	72	900	600	
Intersecciones	50	45	5	20	10		20		10	40	15			25							10	15	35	
Plazas o parques	100	91	9	40	20	10	30	25	55	30	10	12			20			5	45	5	3	20	80	
Periféricas	70	70		20	15	10	25			70	15	10	5	2	6	10				10	9	3	30	40
Carreteras	750	745	5	210	75	6	459	26	540	250	245	15	25	7	6	10	7	190	150	25	70	325	425	
Caminos	535	530	5	94	90	6	345		156	158	55	9	10	18	15	10	8	198	151	10	51	371	164	
TOTAL	4661	4627	34	3089	272	60	1240	127	1965	2529	345	142	92	209	146	127	128	1519	1587	84	282	2437	2224	0
ZONAS:																								
Central	600	600		300	45	5	250	50	295	255	26	10			10			250	284		20	450	150	
Norte	750	745	5	384	57	9	300	85	250	415	56	10	25	10	5	14	10	324	256	15	25	350	400	
Sur	600	596	4	361	80	9	150	25	450	125	86	10	8	6	45	3	7	205	200	15	15	250	350	
Este	750	750		463	75	12	200	23	200	257	90	45	10	10	5	10	20	210	250	10	90	300	450	
Oeste	800	795	5	485	10	15	290	44	250	510	87	67	22	150	25	39		152	158		100	500	300	
Carreteras y caminos	1161	1141	20	1096	5	10	50		520	700			27	33	56	61	91	378	439	44	32	587	574	
TOTAL	4661	4627	34	3089	272	60	1240	227	1965	2262	345	142	92	209	146	127	128	1519	1587	84	282	2437	2224	0

Fuente: Base de Datos Organismo Operativo de Transito

CASOS QUE PASARON A CONOCIMIENTO DEL MINISTERIO PUBLICO, RESUELTOS CON SALIDA ALTERNATIVA O EN TRAMITE CORRESPONDIENTE A LA GESTION 2012

DESCRIPCION DE CASOS	CANTIDAD	%
IMPUTACIONES	197	25,13%
CRITERIO DE OPORTUNIDAD REGLADA	202	25,76%
SUSPENSIÓN CONDICIONAL DEL PROCESO	56	7,14%
PROCEDIMIENTO ABREVIADO	17	2,17%
ACUSACIONES	10	1,28%
SOBRESEIIMIENTOS	9	1,15%
IMPUTACION + CRITERIO DE OPORTUNIDAD REGLADA	25	3,19%
RECHAZOS	268	34,18%
CASOS A CONOCIMIENTO DEL MIN. PUB. TOTAL	784	100,00%

Fuente: Base de datos Fiscalía de O.O.T. La Paz zona central



Fuente: Base de datos Fiscalía de O.O.T. La Paz zona central

Como se puede evidenciar en el presente cuadro, el número de atención de casos realizados por el personal policial del Organismo Operativo de Tránsito, de la gestión 2012, es de un total de 4661 casos atendidos, de los cuales únicamente son puestos a conocimiento del Ministerio Público 784 investigaciones, debido a que esta cantidad de hechos son los que están tipificados como delitos y los restante 3877, casos son tipificados como faltas y contravenciones policiales; concluyendo que del 100% de los casos atendidos solo un 16.82 % pasan a conocimiento del Ministerio Público. Realidad que nos confirma que tanto nuestro Código Penal, Código Nacional de Tránsito y el su Reglamento necesitan una pronta readecuación de nuevos tipos penales, que configuren algunas de las faltas y contravenciones policiales en delitos. Que solo los tipos penales Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito, Omisión de Socorro, Conducción peligrosa y Lesiones Culposas, son las que se ponen en conocimiento del representante del Ministerio Público y el resto de hechos cometidos únicamente son catalogados como falta y contravención policial, como mencione anteriormente.



5.2. Ejemplo: Caso en el cual, existió una evidente inadecuada VALORACION JUDICIAL realizada por un operador y/o administrador de justicia:

RELACION DE HECHOS:

A hrs. 15:40 aprox. del día 25/07/12, el vehículo tipo camión con placa 426 GRD conducido por Raúl Choque Paco circulaba por la carretera a Tambo Quemado, a la altura del cruce Callapa, el conductor presuntamente presentaba aliento alcohólico, en una maniobra del motorizado que conducía, al movimiento del ganado que transportaba junto a algunos de sus propietarios (pasajeros), la carrocería empezó a balancearse y se produjo un vuelco de costado del motorizado, resultado del hecho un fallecido (Manuel Choque) y cinco personas heridas las mismas fueron auxiliadas al Hospital de Patacamaya, 3 de las cuales luego fueron trasladadas al Hospital Corazón de Jesús y valoradas por el Dr. Félix Cáceres con diversos diagnósticos. El imputado se encontraba ebrio al momento del hecho y no portaba su licencia de conducir.

FUNDAMENTACION DE DERECHO:

En base al informe de Acción Directa del oficial de Policías, se dispuso el inicio de las investigaciones preliminares, y el representante del Ministerio Público presentó Resolución de Imputación Formal No. 530/12 de fecha 26/07/12 en base a los siguientes elementos de convicción:

- Formulario de denuncia emitido por el Cbo. Quispe
- Informe de Acción Directa suscrito por el Tte. Velásquez.
- Informe Preliminar suscrito por el asignado al caso Cap. Céspedes
- Informe y Acta de alcohol - test realizado al imputado en el que se establece 1,05 gr % de alcohol por litro de sangre, por lo tanto "EBRIO" al momento del hecho de tránsito.
- Acta de levantamiento legal del cadáver
- Declaración informativa policial de Ramiro Choque Paco.



- Requerimiento para el secuestro del vehículo con placa de control 426 - GRD.
- Diagnósticos médicos.
- Certificado del Seguro Obligatorio SOAT.
- Informe médico preliminar del paciente Cristóbal Rojas Vásquez

SOLICITUD DE SALIDA ALTERNATIVA DE SUSPENSIÓN CONDICIONAL DEL PROCESO:

A pesar que el Sr. Eulogio Choque Salgado en representación de su padre fallecido, presentó memorial de desistimiento a favor del imputado, en el cual desiste de seguir con su acción penal por haberse firmado un acuerdo transaccional.

- Considero personalmente y como se debería de hacer, que, ante la suficiente existencia de evidencia circunstancial y más aún Prueba fehaciente de la comisión de un hecho de tránsito donde se perdieron vidas humanas y se provocó lesiones graves y gravísimas hacia las víctimas, por más que el autor llegase a un acuerdo transaccional con los afectados.
- El representante del Ministerio Público como los Operadores y/o Administradores de justicia deberían rechazar dicha solicitud, para ir a un proceso abreviado y debería irse a un juicio oral y contradictorio, donde lograría un sentencia y condena ejemplarizadora para el culpable del hecho y demostrar al resto de las personas, que no es tan sencillo burlar la ley, por más acuerdo transaccional realizado o recursos económicos existentes.

Lastimosamente en este caso, el conductor se compromete a realizar todas las gestiones para la cobertura del seguro de la compañía Aseguradora Illimani, asumir los gastos de atención médica que consta en el servicio de ambulancia de la localidad de Callapa hasta el Hospital de Corazón de Jesús y la indemnización por la víctima fallecida de la Empresa Illimani dirigido a los parientes, por lo que queda afianzado suficientemente la reparación del daño ocasionado, además que



el imputado dio su consentimiento para someterse a la Salida Alternativa de SUSPENSIÓN CONDICIONAL DEL PROCESO. (Hechos que dan curso a que el Juez elabore un)

AUTO INTERLOCUTORIO

Haciendo manifiesto que de la Resolución Conclusiva presentada por el Fiscal asignado al caso, donde solicita la Suspensión Condicional del proceso a favor del imputado, que el autor por el simple reparar el daño ocasionado a las víctimas heridas e indemnizar a los familiares de la persona fallecida, se beneficia con una salida alternativa.

El Juez acepta la Resolución presentada por el Fiscal, dando por extinguida la acción penal una vez cumplidas las condiciones impuestas, como no cambiar de domicilio y presentarse ante el Juez de Ejecución una vez al mes durante un año.

De estos extremos nos damos cuenta sin e lugar a dudas que el Juez Administrador de Justicia realizó una escasa e inadecuada valoración judicial del caso en cuestión, al momento de dictar el Auto Interlocutorio; no tomo en cuenta las pruebas presentada por el investigador y todo el trabajo realizado por los oficiales de policía. Ya que de haber realizado una adecuada valoración jurídica de los hechos, quizá hubiera optado llevar a juicio al responsable del hecho.



CAPÍTULO VI

PROPUESTAS DE LA INVESTIGACIÓN

6.1. PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN

En la investigación se ha logrado establecer que la escasa y/o inadecuada valoración judicial, de la participación policial en la investigación de los delitos de tránsito, realizada por los jueces operadores de justicia, es el resultado de la falta de una formación profesional especializada de los funcionarios policiales en la investigación de esos delitos y la ausencia de jueces y juzgados especializados en el tratamiento de esa clase de tipos penales.

Todo ello lleva a focalizar a la falta de especialización de los recursos humanos en materia de investigación policial y de la valoración judicial de los delitos de tránsito por los organismos jurisdiccionales. En consecuencia, el factor fundamental es esa falta de capacitación especializada, situación que también esta relacionada con la muy escasa o ausente tipificación de los hechos de tránsito por parte de la legislación penal boliviana, tal como se ha demostrado en la investigación.

La propuesta de intervención en el problema que se ha elaborado en el marco de esta investigación que concluye, apunta a esos 3 factores.

En este sentido se han diseñado 3 propuestas que se presenta a continuación.

6.1.1. PRIMERA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La promoción de una formación Especializada en investigación de Delitos de Tránsito, para los miembros de los Organismos Operativos de Tránsito y de la Policía Técnica Judicial, dependientes de la Policía Boliviana. Esta actividad se



deberá desarrollar mediante distintas actividades como ser seminarios, talleres, cursos de Post Grado y especialización en la materia.

Una de las áreas específicas en la que se deberá estimular la formación Especializada es, la Criminalística Vial o de Seguridad de Tránsito de las Personas, cuyo principal objetivo es la Investigación Criminalística de los hechos de tránsito que provocan muerte o lesiones graves en las víctimas.

❖ Justificación de la Propuesta

No se puede negar que falta de una adecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los delitos de tránsito es un problema que tiene que ver con la falta de especialización del personal policial en ese tipo de investigación por parte de los miembros de los organismos policiales.

Es muy cierto que los Organismos Operativos de Tránsito carecen de los medios logísticos, instrumentos, aparatos y otros medios para realizar una adecuada investigación de los casos atendidos. La falta de esos medios o recursos logísticos obstaculiza una adecuada reconstrucción de los hechos e impide la realización de una correcta inspección ocular del lugar del suceso.

Existen carencias materiales y tecnológicas que afectan negativamente a la investigación policial de los hechos de tránsito, carencias que hacen que los jueces operadores de justicia tampoco valoren adecuadamente los informes, indicios y pruebas resultantes de la investigación policial. No menos cierto es, la falta de una formación o capacitación especializada que permita a los miembros de la Policía Boliviana, realizar una eficaz y eficientes investigación de los delitos de tránsito, que proporcione informes y conclusiones que sean correctamente valorados por los jueces y operadores de justicia.



En este sentido, el problema de la escasa e inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los delitos y hechos de tránsito, efectuada por los jueces, está relacionada con las deficiencias de formación profesional de los funcionarios públicos.

Ese es un hecho que justifica la necesidad de promover la formación y capacitación Especializada de los funcionarios policiales en la investigación de los delitos de tránsito que beneficien al profesionalismo de los miembros de la Policía Bolivia como son los dependientes de O.O. de Tránsito.

En resumen. La capacitación y especialización de funcionarios policiales en la investigación de delitos de tránsito, la dotación de los medios tecnológicos apropiados son los factores que pueden contribuir a un mejor desempeño de los policías en el esclarecimiento de esos hechos y a una adecuada valoración judicial efectuada por los operadores de justicia.

En ese marco general, se propone la participación en un Curso de Técnicas de Reconstrucción de hechos de tránsito, como medio para mejorar la formación Especializada en Investigación de Delitos de Tránsito, para los funcionarios de los Organismos Operativos de Tránsito y Policía Técnica Judicial dependientes de la Policía Boliviana. A continuación se describe algunos elementos de dicho Curso.

Contenidos específicos de la Propuesta de Curso de Técnicas de Reconstrucción de hechos de tránsito.

a) Implementación

Se sugiere optar por la realización de un Curso virtual. Estos cursos son desarrollados por varias instituciones especializadas de formación del exterior. Se ha optado por este medio de formación debido a su bajo costo para los participantes y la institución



auspiciadora. Una de las instituciones especializadas que ofrece ese servicio es el Instituto Catalán de Tecnología.

Se sugiere que la participación en el Curso de Técnicas de Reconstrucción de Hechos de Tránsito, sea planificada y dirigida por las instancias correspondientes de la Policía Boliviana, en dependencias de la Universidad Policial Mcal. Andrés de Santa Cruz (UNIPOL), cuyos miembros dirigirán cada uno de los eventos del Curso.

c) Objetivos

- Dotar a los participantes conocimientos y técnicas de reconstrucción de hechos de tránsito, en el marco de los avances más desarrollados que se han logrado en este campo.
- Preparar recursos humanos capaces de replicar los conocimientos obtenidos en el Curso, entre todos los miembros de la institución policial interesados en el conocimiento de las técnicas de reconstrucción de hechos de tránsito.

d) Contenidos del Curso

Los contenidos del Cursos debían ser elaborados por la Dirección Académica de la UNIPOL, para ser solicitada a la institución externa que preste los servicios.

Se sugieren 2 grande áreas temáticas:

- ✓ Área Delitos de Tránsito

- Definición de los Delitos de Tránsito.



- Características de los delitos de tránsito
 - Los delitos de tránsito en la legislación penal comparada.
- ✓ Área de Técnicas de reconstrucción de hechos de tránsito
- El hecho de tránsito. La conducción. El entorno del hecho. Cinemática y dinámica del hecho (vehículos, ocupantes, y peatones).
 - Toma de datos y recogida de información. Inspección del escenario del hecho. Inspección de los vehículos implicados. Técnicas de medida 3D. Identificación y análisis de las marcas, restos y evidencias. Estudio y codificación de las lesiones.
 - Seguridad activa: Análisis de la evitabilidad del hecho. "State of the art" de los elementos de seguridad activa. Herramientas de ensayo y simulación en seguridad activa. Tendencias futuras.
 - Seguridad pasiva: Análisis de la reducción de las consecuencias del hecho de tránsito. "State of the art" de los elementos de seguridad pasiva. Herramientas de ensayo y simulación en seguridad pasiva. Tendencias futuras.
 - Reconstrucción de los hechos de tránsito. Primeros cálculos y estudios gráficos. Reconstrucción virtual y simulación por ordenador. Reconstrucción física en el laboratorio. Casos prácticos.



e) Participantes en el Curso:

Todos los miembros de la institución policial interesados en el aprendizaje de Técnicas de reconstrucción de hechos de tránsito.

f) Costos Económico- Financieros:

Los costos económico-financieros del Curso alcanza a 13.000 dólares americanos, total que se divide en los siguientes componentes:

Costos económico-financieros del Curso

Componentes	En dólares americanos
Costo total del curso virtual	8.000, aproximadamente
Costo de sueldos de los profesionales que dirigirán el desarrollo del Curso.	2.000.
Costo de equipos para el desarrollo del Curso virtual.	2.000.
Otros costos.	1000.

Las fuentes de financiamiento de dicho costo, provienen de la matricula y las cuotas mensuales de los participantes, y de un convenio que deberá realizarse entre la UNIPOL y la Institución que preste el servicio del Curso, lo cual bajara los costos.

6.1.2. SEGUNDA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

Demandar la participación de jueces especializados en el tratamiento judicial de delitos de tránsito para una adecuada y eficiente valoración judicial de la participación policial en la investigación de esos tipos penales. Esta propuesta demanda la formación y capacitación especializada de jueces, operadores de justicia y juzgados de tránsito.



Esta propuesta esta orientada a la Especialización del ramo judicial en materia de hechos de tránsito. En algunos países, como Argentina, ya se ha iniciado la formación de Juzgados Especializados en Delitos de Tránsito.

❖ Justificación de la propuesta

Si la presentación de informes y conclusiones de investigaciones sobre hechos que impliquen delitos de tránsito exige una formación especializada de los funcionarios policiales en ese tipo de delitos, es lógico y correcto señalar que la valoración judicial de esa participación policial también exige que jueces y operadores de justicia, que estén de igual manera capacitados especialmente al tratamiento judicial de ese tipo de delitos.

Estos jueces deben reunir 2 condiciones:

- Primera condición, deben ser jueces que conozcan de forma profunda la tipificación de los hechos de tránsito en el marco de la problemática de los hechos de tráfico que atenten contra la seguridad y la integridad física de las personas. Su formación profesional debe estar centralizada en el tratamiento judicial de ese tipo delitos.
- Segunda condición, deben ser jueces dedicados exclusivamente al tratamiento de esos casos. Ello para que en los casos procesados sean objeto de un tratamiento especializado y en un plazo prudencial. Una forma adecuada de plasmar esta propuesta seria la formación de jueces y juzgados de delitos de tránsito.



6.1.3. TERCERA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La imperiosa necesidad de incorporar nuevos tipos penales sobre hechos de tránsito en la legislación penal boliviana.

❖ Justificación de la propuesta

La incorporación de nuevos tipos penales, relacionados a hechos de tránsito en el Código Penal, Código de procedimiento Penal, Código Nacional y su Reglamento de Tránsito, es un factor que puede contribuir a mejorar la participación policial en la investigación de este tipo de hechos, ya que ello podría establecer un marco normativo claro y preciso al momento de tipificar o calificar estos sucesos.

Además, la falta de tipificación penal de algunos hechos de tránsito genera la sensación de impunidad e ineficiencia policial en la población, situación que afecta al prestigio de los órganos del Estado, llamados por Ley para hacer cumplir estas Leyes.

Estas son las Propuestas resultado de la realización de la presente investigación.

Las propuestas que se han sintetizado pueden ser perfeccionadas y viabilizadas en el marco de la modificación de las normas legales de tránsito que se ha iniciado con la elaboración del Anteproyecto de Ley de Tránsito y Seguridad Vial, impulsada por la institución policial en coordinación con instancias correspondientes.



CAPITULO VII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para finalizar la investigación desarrollada en los anteriores capítulos, se presenta las principales conclusiones y se formulan las recomendaciones de la misma.

7.1. CONCLUSIONES

7.1.1. Conclusiones con relación al problema y la pregunta.

- PRIMERA, la escasa e inadecuada valoración judicial, por parte de jueces operadores de justicia, sobre la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito que generan la muerte o lesiones graves en las personas víctimas, es un problema que se produce entre las instancias correspondientes a la institución policial y los niveles de la estructura judicial operadores y administradores de justicia.
- SEGUNDA, esa escasa e inadecuada valoración judicial tiene múltiples factores, siendo los principales la falta de una formación especializada de los funcionarios policiales en la investigación de los hechos de tránsito y la ausencia de jueces especializados y dedicados exclusivamente al tratamiento judicial de este tipo hechos.
- TERCERA, la falta de formación especializada es un problema cuya solución es exigida no solo por la necesidad de alcanzar mayores niveles de formación profesional policial, sino también, por la necesidad de mejorar y perfeccionar la investigación de los hechos de tránsito.



- CUARTA, el trabajo de investigación de los hechos de tránsito señalados también es afectado por la falta de medios logísticos e instrumentos tecnológicos necesarios para una investigación de los hechos de tránsito que proporcione resultados y conclusiones con un alto nivel de precisión técnica y científica.

- QUINTA, la escasa e inadecuada valoración judicial, realizada por los operadores y/o administradores de justicia, de la labor investigativa policial, también es una consecuencia de la falta de jueces especializados en la materia y/o juzgados dedicados exclusivamente al tratamiento de los casos de hechos de tránsito que provocan muerte y lesiones graves en las personas. Esta ausencia hace que los jueces administradores de justicia y juzgados traten a esos casos como a los demás, sin dedicar enfoques especializados y oportunos a estos procesos.

Estas puntualizaciones permiten afirmar que el problema formulado ha sido analizado a la luz de la pregunta planteada en la investigación, probándose de este modo su validez.

7.1.2. Conclusiones con relación a los objetivos

La investigación ha permitido alcanzar los objetivos definidos.

- Se ha logrado demostrar los factores causales de la escasa e inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito seguidos de muerte o graves lesiones de las víctimas, efectuada por los operadores de justicia.



- Se ha analizado la valoración judicial de la participación policial en la investigación de hechos de tránsito, sobre la base de opiniones de profesionales del área. Investigadores policiales y abogados juristas.
- Se ha demostrado como la falta de formación especializada de los funcionarios policiales en la investigación de hechos de tránsito, contribuye a la escasa valoración judicial de la participación policial en esa investigación, efectuada por los administradores y operadores de justicia.
- También se ha demostrado como la ausencia o poca capacitación especializada de jueces en hechos de tránsito, contribuye a la escasa, deficiente e inadecuada valoración judicial de la participación policial en la investigación de los hechos de tránsito.

Con todo ello se han alcanzado los objetivos definidos en la investigación.

7.2. RECOMENDACIONES

La investigación exploratoria presentada en las anteriores paginas permiten formular algunas recomendaciones, las cuales deberán ser consideradas críticamente y tomadas como un modesto aporte al mejoramiento de las instituciones Nacional relacionadas con la funciones de seguridad vial y tránsito.

7.2.1. PRIMERA RECOMENDACIÓN

Profundizar institucionalmente el estudio sobre los problemas de la seguridad vial bajo las actuales condiciones caracterizadas por elementos tecnológicos que no tuvieron vigencia ni usos cuando fue elaborada la legislación de tránsito. Es necesario que las propuestas que se elaboren al interior de la institución policial en general, y de tránsito, en particular,



deban estar sustentados por estudios e investigaciones que permitan tener un panorama completo sobre la problemática de la seguridad vial en el presente.

7.2.2. SEGUNDA RECOMENDACIÓN.

Buscar y estimular trabajos en coordinación entre las instituciones particulares, estatales y otras como las Carreras de Derecho, con el propósito de elaborar propuestas que incorporen todos los elementos de la problemática de la seguridad vial o de tránsito de las personas. Si bien a la institución policial no le corresponde elaborar leyes y normas jurídicas, sin embargo, puede sugerir algunas modificaciones de la actual legislación de tránsito, que presenta varias falencias frente a la nueva realidad y los problemas referidos a la seguridad de tránsito.

7.2.3. TERCERA RECOMENDACIÓN.

Estudiar la posibilidad y la conveniencia de proponer la incorporación de nuevas figuras delictivas Contra la Seguridad de Tránsito, en el Código Penal Boliviano, Código de Procedimiento Penal y Código Nacional y Reglamento de Tránsito. Así como se ve en la legislación penal de otros países. Conductas irresponsables de los conductores como, por ejemplo, fumar, hablar por teléfono celular, injerir bebidas alcohólicas, estar bajo efectos de sustancias controladas mientras se conduce, la utilización de equipos electrónicos de sonido, han sido tipificadas como delitos en otros países, en especial si a consecuencias de las mismas se provoca la muerte o lesiones graves en las personas.



7.2.4 CUARTA RECOMENDACIÓN.

Organizar seminarios, talleres y cursos sobre la Investigación o Criminalística Vial de hechos de tránsito que impliquen muerte y lesiones graves en las víctimas. Si bien, la Policía Boliviana y su Organismo Operativo de Tránsito deben actuar en el marco de la legislación vigente, ello no significa estancar el conocimiento. En muchos países se hace referencia a la Criminalística Vial como un área especializada de la Criminalística. Por ello, es necesario iniciar una aproximación a esa nueva área de la Criminalística, tan importante como la Accidentología.



BIBLIOGRAFÍA

CÁRDENAS, Rene: 2002.

"Ciencias Penales". Editorial Trillas, México DEL PONT, Luís Marcó: "Tránsito, el accidente y sus consecuencias"

INTERNET:

"Causas de los accidentes de tránsito". Sitio en la web.

KAISER Gunther - MIDDENDORFF Wolf: 2001.

"Delincuencia de tráfico y su prevención general" (Estudios sobre la delincuencia en el tráfico). Editorial ESPASA CALPE, S.A.).

LA PRENSA:

2005

Periódico de La Paz, 30 de agosto.

MANGOSIO, Jorge:

2001.

"Los hechos de tránsito". Revista Ciencia y Derecho. Morelia, México.

RAMOS, Gerardo:

1999.

"La policía científica actual". Editorial Grama, Bogotá Colombia.

RIEUMONT, Gervasio: ..1958. "Técnica de investigación criminal". Edf. Ministerio de Justicia. La Habana Cuba.