

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y JURÍDICAS
CARRERA DERECHO**



P.E.T.A.E.N.G.

MONOGRAFIA:

**ACTUALIZACIÓN DEL ARTICULO 76 DEL CÓDIGO
DE TRÁNSITO MEDIANTE UN PLAN DE
EDUCACIÓN VIAL**

UNIVERSITARIO:

**MARIO GONZALO CASTILLO PATZI
C:I: N°. 2052891 LP.**

**La Paz - Bolivia
junio, 2007.**

DEDICATORIA

La presente monografía jurídica representa una de las máximas inspiraciones de mi vida, culminando de esta manera mis estudios en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas .

Dedico en primer lugar a mi Señor padre Dn. Remigio Castillo + y a mi señora madre Domitila Patzi + quienes en vida siempre me alentaron para culminar mis estudios de Derecho.

De la misma manera a mi esposa Dilma Andrade y a mis hijos Veronica, Paola, Marcelo, Eliana y Gabriela.

A todos ellos ¡ Muchas Gracias !

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mis agradecimientos a todas las autoridades de la Facultad de Derecho en especial a la Dirección del P.E.T.A.E.N.G. , quienes me brindaron especial atención y que me motivaron a llevar adelante esta investigación monográfica a la cabeza del Dr. Max Mostajo Machicado.

Así mismo agradezco a mis catedráticos de la Facultad de Derecho Drs. Anibal Aguilar Peñarrieta + Huascar Cajias Kauffman + , Benjamín Miguel Harb, Ramiro Otero Lugones, Rene Gutierrez Vilaseca, Carlos Jaime Villarroel, Jose Villarroel Bustios, Lino Cañipa, Alfredo Bocangel, de quienes aprendí mucho. Y un especial agradecimiento a mi Tutor Dr. Nelson Tapia quien me guió con mucha paciencia y dedicación en el presente trabajo.

A todos ellos ¡ Muchas Gracias !

PROLOGO

Desde la aparición del automóvil (Máquina a propulsión mecánica) aparecieron también los accidentes, cuyas víctimas siempre fueron las personas.

Es a partir de ese momento en que surge una gran problemática para resarcir daños ocasionados a terceros. Empezó a implementarse su estudio para asumir responsabilidades por cuanto las víctimas de tales hechos estaban desamparadas y desprotegidas jurídicamente. Se crearon instituciones jurídicas, leyes y reglamentos para dar seguridad y protección a quienes se convertían en víctimas fatales de accidentes de tránsito.

Paralelamente se creó la Policía Nacional de Tránsito para regular el tráfico de vehículos que con el tiempo fue creciendo.

Hoy en día es el organismo Operativo de Tránsito que se ocupa de regular el tráfico vehicular y peatonal en la ciudad de La Paz, coadyuvado por la Honorable Alcaldía Municipal a través de la repartición de tráfico y vialidad.

Este trabajo monográfico tiene también el objetivo de concientizar a la población a través de una educación vial que debe ser implementada y difundida especialmente en las escuelas, donde los niños se convierten en las primeras víctimas de hechos de tránsito porque desconocen las normas de vialidad y tráfico

INDICE

INTRODUCCION

1 CAPITULO I: EL TRAFICO URBANO Y/O ACCIDENTES O HECHOS DE

TRANSITO. _____ 1

1.1. EL TRAFICO EN LAS CIUDADES Y LOS ACCIDENTES DE

TRANSITO. _____ 1

1.1.1. LA ACCIDENTALIDAD EN EL TRANSITO URBANO. _____ 1

1.1.1.1. LAS CIUDADES Y LAS VIAS PUBLICAS. _____ 3

1.1.2. LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO _____ 5

1.1.3. LOS HECHOS DE TRÁNSITO _____ 6

1.1.4. TIPOS DE HECHOS DE TRANSITO. _____ 7

1.1.5. ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES DE TRANSITO _____ 8

1.1.5.1.ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL EXTERIOR. _____ 8

1.1.5.2.ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN BOLIVIA _____ 10

1.1.6. FACTORES QUE CAUSAN ACCIDENTES DE TRÁNSITO _____ 19

1.1.6.1. TIPOS DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO _____ 19

1.1.6.1.1. ELEMENTOS EN HECHOS DE TRANSITO. _____ 20

A) CONDUCTOR _____ 20

A.1) CONTROLAR LA FATIGA _____ 21

A.2) EMOCIONES Y PREOCUPACIONES _____ 22

A.3) EL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN _____ 22

A.4) EL TABACO Y LA CONDUCCIÓN _____ 22

A.5) USO DEL CELULAR DURANTE LA CONDUCCIÓN – 23

B) VELOCIDAD Y PELIGRO _____ 23

C) CONDICIONES DEL VEHÍCULO _____ 24

D) ESTADO DE LAS VIAS _____ 24

E) SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN _____ 24

E.1) SEÑALIZACIÓN VERTICAL _____ 25

a) SEÑALES INFORMATIVAS _____ 25

b) SEÑALES RESTRICTIVAS _____ 26

c) SEÑALES PREVENTIVAS _____ 26

E.2) SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL _____ 27

a) SEMÁFORO _____ 27

a.1) PARA CONTROL DE VEHÍCULOS _____ 27

a.2) SEMÁFOROS PARA PEATONES _____ 28

b) MARCAS VIALES _____	28
F) EL PEATON _____	29
1.2 . ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN _____	30
1.2.1. EL CÓDIGO DE TRANSITO Y EL PEATÓN _____	30
1.2.2. REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y EL PEATÓN. _____	31
2. CAPITULO II. PREVENCIÓN DE LA CIRCULACIÓN DEL PEATÓN. _____	39
2.1. POLÍTICAS PREVENTIVAS DE LA PEATONALIZACIÓN DE LAS VÍAS URBANAS _____	39
2.1.1. PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO _____	39
2.1.2. SITUACIONES DE RIESGO PARA EL PEATÓN _____	40
2.1.3. NORMAS DEL COMPORTAMIENTO DEL PEATÓN URBANO _____	40
2.1.4. REGLAMENTACIÓN DEL PEATÓN _____	42
2.1.5. ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO _____	42
2.2. INFRACCIONES _____	43
2.2.1. INFRACCIONES DE PRIMER GRADO (PEATON-CONDUCTOR) _____	43
2.2.2. INFRACCIONES DE SEGUNDO GRADO (PEATON-CONDUCTOR) _____	44
2.2.3. INFRACCIONES DE TERCER GRADO (PEATON-CONDUCTOR) _____	45
2.3 . PLAN DE EDUCACIÓN VIAL _____	46
3. CAPITULO III. MODIFICACIÓN DEL ARTICULO 76. _____	47
3.1. NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL ART. 76 Y SU REGLAMENTACIÓN _____	47
4.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES _____	49
4.1. CONCLUSIONES _____	49
4.2. RECOMENDACIONES _____	51
5.- BIBLIOGRAFIA _____	53
ANEXOS _____	54

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene el objetivo de revisar y actualizar el artículo 76 del Código de Tránsito relacionado con la circulación de los peatones, la finalidad. Asimismo, con la revisión de sus reglamentos. Esta monografía es importante porque un número elevado de accidentados que señalan las estadísticas de tránsito tienen que ver con la imprudencia de los peatones, y en un apreciable porcentaje por la negligencia de los conductores. Pero tampoco es ajeno el estado de las aceras ocupadas por el comercio informal y por el limitado sistema de señalizaciones de tránsito, como también por el limitado número de agentes de parada de tránsito.

El trabajo monográfico tiene directa relación con los objetivos planteados en el perfil de la monografía. Dichos objetivos, particularmente los objetivos específicos fueron los que guiaron los dos primeros capítulos, y dentro de ellos, las respectivas temáticas.

Es de conocimiento público que en Bolivia no existe como en otros países la ley de la calzada, instrumento jurídico por el cual se deslindan responsabilidades cuando el peatón es culpable de un hecho de tránsito. Por otra parte, la Constitución Política del Estado otorga derechos y obligaciones a todos los estantes y habitantes del país. Así, como a tener seguridad jurídica siempre y cuando se sometan y acaten las leyes y normas provenientes de un Estado de Derecho. Si bien el Organismo Operativo de Tránsito dependiente de la Policía Nacional, es el ente encargado de regular la circulación vehicular y peatonal, es también cierto que tiene muchas limitaciones para dicho control en una ciudad donde cada día crece el parque automotor y por ende la población. Corresponde a las Instituciones del Estado a llevar adelante una política de un moderno plan vial para evitar hechos de Tránsito en base a una investigación científica que es motivo de estudio de la presente monografía. No podemos quedar indiferentes ante acontecimientos verídicos y veraces que suceden día a día como producto de la desinformación, del desconocimiento de normas y reglas que deben ser parte de la cultura de un país

que busca su progreso en todos los ámbitos. Por demás esta decir, que es la misma sociedad en su conjunto quienes tienen que tomar conciencia del rol que tiene cada uno de ellos en observar y acatar las normas y reglas que regulan la circulación de vehículos y peatones.

Finalmente las autoridades que intervienen en hechos de Tránsito están obligados a trabajar demostrando ética, probidad, ser ecuánimes e imparciales ante eventos circunstanciales y donde la población toda estará pendiente del trabajo profesional que realicen ante todo apegado a la Ley.

1 CAPITULO I : EL TRAFICO URBANO Y/O ACCIDENTES O HECHOS DE TRANSITO.

1.1 EL TRAFICO EN LAS CIUDADES Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

1.1.1 LA ACCIDENTALIDAD EN EL TRÁNSITO URBANO.

Todas las personas tienen la necesidad de trasladarse de un lugar a otro continuamente. Este traslado al que hemos llamado transporte constituye una necesidad global de la sociedad, de cuya oportuna y eficaz satisfacción depende la supervivencia de la sociedad. Esta satisfacción ciudadana lo cumple el servicio público de transporte en las urbes, como también el servicio público interprovincial e interdepartamental.

El servicio público esta vinculado directamente con la satisfacción de una serie de necesidades de la población. El Estado, haciendo uso de la legislación administrativa, la ha legado con la garantía de la provisión de dichas demandas (1).

De la satisfacción de esas necesidades depende en gran medida el bienestar público y una de esas necesidades es el auto transporte público.

En las grandes ciudades existe la tendencia a un crecimiento del parque automotor que tiene relación directamente proporcional al crecimiento vegetativo de la población. Es por ello, que el riesgo de la accidentalidad también crece en forma paralela, mas aun cuando no existe un plan de educación vial. Esta accidentalidad, que a veces son causa de la fatalidad, se ha convertido en una enorme preocupación para la sociedad en su conjunto, particularmente para las autoridades encargadas de velar la seguridad física de las personas. Algunos factores que inciden en un accidente son de naturaleza física, técnica y ambiental, como también la inobservancia y desconocimiento de las reglas y normas de transito en cuanto se refiere a la formación vial de los transeúntes. De ahí que estos aspectos se

consideran entre algunas de las causas de accidentes que se registran en la actualidad y por ello el interés de investigar esta problemática.

En todas las ciudades del país, el Organismo Operativo de Tránsito (OOT), cumple el rol de ordenamiento vehicular, en la reglamentación de la circulación vehicular de rutas y contra rutas, la seguridad vial peatonal en lugares públicos a través de señales móviles para la prevención de accidentes.

El Organismo Operativo de Tránsito realiza el control de conductores y peatones además del control de velocidad que imprimen los motorizados, el hacinamiento del parque automotor, últimamente regulado por la restricción vehicular y todo lo relacionado con las normas y reglamentación pertinente, establecidas en el Código Nacional de Tránsito, coadyuvada por una sección administrativa encargada de otorgar Licencias de Conducir, además de la recaudación de multas y sanciones pecuniarias a los conductores infractores.

El Reglamento de Código de Tránsito en su artículo 398 establece lo siguiente:

“El pago de la multa es una sanción legal por haber infringido una norma de tránsito y de ningún modo es parte de la reparación de los daños y perjuicios ocasionados en el accidente “.

Al respecto cabe señalar que fueron las mismas autoridades de tránsito en determinar que las sanciones pecuniarias por todo tipo de infracción se las hiciera en una entidad bancaria, esto para evitar la corrupción de sus funcionarios, pero en la práctica no se aplica ello por el escaso control y fiscalización al interior de dicha institución.

El Organismo Operativo de Tránsito utiliza la comunicación vial a través de señales luminosas y semáforos, señales de información, puntos de parada para vehículos de servicio público, lugares de estacionamiento permitido y franjas blancas y amarillas en calles y avenidas. Todo lo anterior es realizado por la Honorable Alcaldía Municipal a través de la dependencia de Tráfico y Vialidad y los personeros de

Transito son los encargados de hacer cumplir el ordenamiento vehicular y peatonal. Al respecto, es preciso hacer una observación pues, todo este control se realiza solo en el centro de la ciudad y no así en lugares alejados, que si bien existe señalizaciones tanto para vehículos como para peatones, las autoridades encargadas de su control brillan por su ausencia, por que todos se circundan al “centro” de la ciudad, por lo que el peligro de un accidente es latente, habiéndose dado varios casos en los que luego de haberse cometido un atropello a un peatón, el conductor tiene todo el tiempo necesario para darse a la fuga.

1.1.1.1 LAS CIUDADES Y LAS VIAS PÚBLICAS

El crecimiento de las ciudades en los distintos países del mundo, no es ajeno al crecimiento del parque automotor y de los peatones, el mismo que conlleva a los accidentes de transito con saldos funestos para los pasajeros, el conductor e incluso los peatones. Las capitales de los países sudamericanos se van convirtiendo en metrópolis donde las medidas de seguridad resultan insuficientes para los peatones, el tráfico urbano vehicular congestionado y el tránsito de los peatones quedan restringidos en su espacio o anulados por el mercado informal que ocupan las aceras.

En las ciudades las áreas de tráfico vehicular y transito peatonal van siendo clasificados en zonas urbana, zonas semi - urbanas y zonas periféricas o villas. La zona urbana es el área determinada por el plan regulador vial de la comuna y cuyos limites deben ser señalados en perímetros de la ciudad, los cuales no contemplan el área rural.

La migración campo - ciudad incrementa el área urbana y también crecen los peligros con los emigrantes por el desconocimiento de normas viales. Las ciudades del país, y en particular la ciudad de La Paz, tienen una serie de problemas que aumentan las probabilidades de accidentes, tanto del tráfico vehicular como del tránsito de peatones. Entre dichos problemas, además de otros, se pueden

mencionar las siguientes: Aumento de población; aumento del parque automotor; problemas de estacionamiento; vehículos obsoletos, los déficits de agentes de parada y las insuficientes señalizaciones

Uno de los grandes problemas de las urbes es el aumento constante del transporte público urbano, a raíz del aumento de la población, ya sea producto del aumento vegetativo de los habitantes de las urbes o por la frecuente y masiva migración de la población del área rural.

Ese aumento poblacional, a su vez, implica el aumento del parque automotor, ya sea de servicio público masivo dentro las áreas de las ciudades y del centro hacia las villas. El tránsito de peatones tienen sus horas tope que implican peligros de accidentes y atropello, estas durante las horas de la mañana, el medio día y particularmente por el anochecer.

Al mismo tiempo el aumento del parque automotor público va paralelo o quizá mucho más que el parque automotor privado, cuya cantidad va generando problemas de estacionamiento, puesto que los pocos parqueos que existen en el centro de la ciudad son insuficientes para estacionar vehículos particulares, y los restantes se ven obligados a parquear en la calzada, obstaculizando el libre tráfico de vehículos y peatones. Así, mismo, debido a la falta de educación vial, las pocas pasarelas que existen no son utilizadas y por un mal hábito los transeúntes cruzan calles y avenidas por cualquier lugar poniendo en riesgo su seguridad.

A los problemas anteriores se suman la circulación de vehículos en mal estado, ya sea por la permisividad de los reguladores del tráfico vehicular o por la falta de control de los agentes de parada. Estas moviéndose y en mal estado circulan en horas de la noche como también durante el día con rosetas de inspección adquiridas en forma ilícita en concomitancia con algunos personeros de tránsito.

Se suman a la peligrosidad del tráfico vehicular y tránsito de peatones el déficit de los agentes de parada, ya que estos no cumplen con su deber de dirigir la circulación vehicular, puesto que están ocupados en buscar más a los infractores. Asimismo, el déficit de semáforos incide en los accidentes de tránsito.

1.1.2 LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

En el tráfico y tránsito terrestre urbano vehicular se suele usar los términos accidente y hechos de tránsito para significar lo mismo; sin embargo, en el lenguaje de la opinión pública se suele usar la palabra accidente para señalar muertos y heridos en los sucesos de tránsito, en cambio, se suele denominar Hechos de Tránsito, por las consecuencias jurídicas que ocasiona.

De manera general, el término accidente es un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.

(Diccionario Larousse, 2000)¹. En el tráfico vehicular, el accidente de tránsito: “Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos”².

En el accidente de tránsito el concepto clásico de la responsabilidad es para exigir al autor del daño, el resarcimiento del daño de la víctima (negligencia, imprudencia e infracción de reglamento). Pero al abrirse paso la teoría de la responsabilidad objetiva o por el riesgo creado, se invirtieron los términos, estableciéndose la presunción de culpa del causante del daño, quien solo podía eximirse de responsabilidad demostrando que de su parte no hubo culpa, y otra, que la culpa fue de la víctima o de un tercero.

¹ Diccionario Larousse. Bs. Argentina. 2002

² Osorio, Manuel. Diccionario de ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Ed. Heliasta. 2002.pag. 33

1.1.3 LOS HECHOS DE TRÁNSITO.

El Hecho de Tránsito es aquella acción que ocasiona consecuencias jurídicas, es decir, provoca un hecho jurídico, el que se caracteriza por producir un efecto de derecho que no ha sido querido por quien lo produce.

Por tanto, el Hecho de Tránsito es el que sufre una persona a causa de la intensidad, complejidad y velocidad del tráfico de vehículos, por choque de vehículos y atropello a peatones, y como consecuencia se producen muertos y lesionados.

Entre los hechos de tránsito, los más frecuentes son los atropellos a los peatones. Atropello es pasar precipitadamente por encima de alguien, derribar o empujar violentamente a alguien para abrirse paso; en el tránsito automotor el atropello es el ocasionado por un vehículo. Los atropellos se presentan con frecuencia en la ciudad debido al asentamiento de comerciantes en las aceras y por las angosturas de las mismas, pero también se debe por las imprudencias del peatón y del pasajero, y muchas veces por la negligencia del conductor.

Las autoridades de tránsito señalan que los accidentes provocados por el tráfico vehicular se deben al incremento del parque automotor, al crecimiento de la población y al deterioro de la infraestructura vial, es decir, que las causas son estructurales y que para la disminución de los accidentes se requieren reformular las políticas del tráfico vehicular y de la circulación del peatón.

1.1.4 TIPOS DE HECHOS DE TRÁNSITO.

Los hechos de tránsito para la aplicación de las sanciones requieren ser clasificados para su tipificación, de ahí que los hechos de tránsito sean los siguientes: ³

- Accidente con homicidio. Es cuando el impacto del vehículo está dirigido a un objeto fijo, resultando muerto una o más de las personas involucradas en el accidente. Es la de mayor gravedad en un accidente de tránsito por las consecuencias jurídicas que implica.
- Atropello a personas. Es aquel accidente donde un peatón es inicialmente objeto de impacto por un vehículo.
- Caída de ocupantes: Es cuando uno de los ocupantes del vehículo cae dentro o fuera de él.
- Volcamiento. Es el hecho primario en el cual el vehículo pierde el control quedando volteado lateral o totalmente, como consecuencia podrían existir muertos o heridos o ambas consecuencias.
- Incendio de vehículos: Son casos en los cuales por falta de mantenimiento mecánico o por reparaciones sin las debidas medidas de seguridad, el vehículo se incendia, sin que exista accidente previo. Pero también puede darse el caso, que luego del vuelco de un vehículo se produzca un incendio, esto debido a la explosión del tanque de gasolina o combustible de naturaleza inflamable que por la fricción o golpe se produzca una chispa que provoca la explosión dejando heridos e incluso muertos.
- Atropello a semovientes: Se da cuando un animal es objeto de impacto por un vehículo; de cuyo resultado puede existir animales muertos o heridos y en algunos casos vuelcos por que el conductor evito atropellar al animal.

³ Coronel, Rocio. Programa de educación vial para niños escolares. U. Salesiana. 2007

1.1.5 ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.1.5.1 ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL EXTERIOR.

En el mundo, las estadísticas indican que el 80% de los accidentes en los que se pierde la vida son en el tránsito de la vía urbana vía urbana, generalmente por la falta de conciencia de los ciudadanos en el uso responsable de la vía pública. El Estado a través de sus instituciones debe reformular sus políticas de viabilidad con el objetivo de lograr la seguridad en el tránsito vehicular y la disminución de daños a personas y bienes. Dentro de esas políticas se debe educar y capacitar en el correcto uso de la vía pública.

A manera de información de los países del exterior, los datos de accidentes de tránsito en Europa señalan las siguientes cifras estadísticas ocurridos en el año 2000.

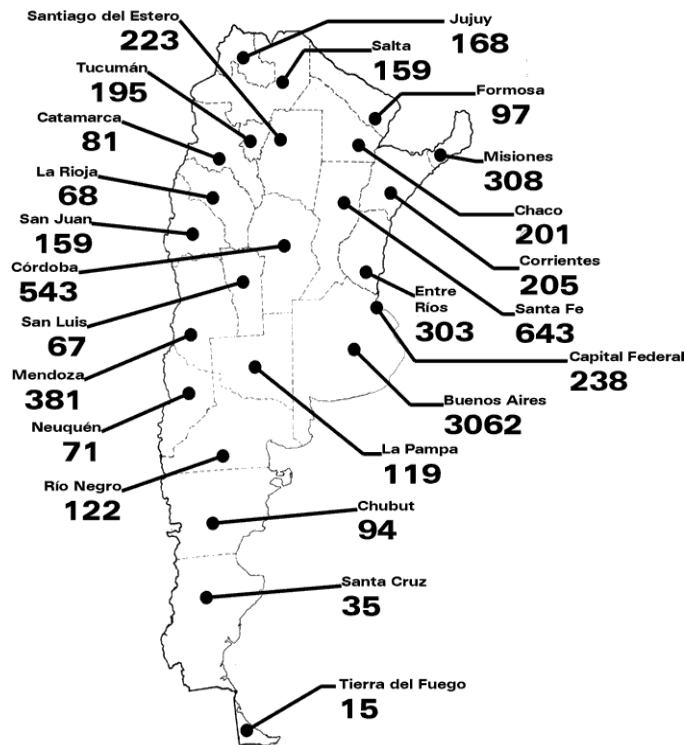
Accidentes de tránsito de países europeos en el año 2000.

PAÍSES	NÚMERO DE ACCIDENTES
-Portugal	- 243 muertos/ 1 millón de Hbs.
-España	- 225 muertos/ 1 millón de Hbs.
-Suecia	- 62 muertos / 1 millón Hbs.

Fuente: Comisión Europea de Transporte⁴.

⁴ Loyola de Palacio. El Diario. La Paz, Bolivia, 19-03-2000.

En Sudamérica, uno de los países con alto tráfico vehicular es la Argentina, del mismo se menciona las cifras de muertos en accidentes de tránsito el siguiente gráfico estadístico⁵:



Muertos en accidentes de tránsito en año 2006: República Argentina

(Cifras provisionales al 5/1/2007): con 7.557 muertos.

En estos accidentes el promedio diario fue de 21 muertos. Y un promedio mensual de 629 muertos.

⁵ Coronel, Rocio, Programa de educación vial para niños escolares. U. Salesiana. 2007

Las cifras del presente son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso de tiempo, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (oficiales, de origen policial o municipal, la mayoría), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados.

1.1.5.2 ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN BOLIVIA.

Las autoridades de tránsito tienen excesivas reservas para informar los accidentes de tránsito de los últimos años. Se requieren largos trámites burocráticos para obtener información sobre accidentes de tránsito en sus fuentes oficiales. Sin embargo, siguiendo el trámite burocrático se pudo obtener

Las cifras estadísticas correspondientes al año 2006, relacionado con accidentes de tránsito en la zona central de la ciudad.⁶

⁶ Cifras estadísticas de Accidentes de tránsito. ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006. La Paz.

ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 1: TIPO DE ACCIDENTES POR SEXO

Tipo de Accidente	Varones	Mujeres	Total
Atropello	1013	23	1036
Colisiones	5002	103	5105
Choque a objeto fijo	434	20	454
Choque a vehículo detenido	581	21	602
Vuelco	191	7	198
Embarrancamiento	65	3	68
Encunamiento	122	1	123
Deslizamiento / Vehículo	7		7
Caida de pasajero	48		48
Incendio			
TOTAL	7463	178	7641

En el cuadro N° 1 se observa que el mayor número de accidentes es por colisiones, en segundo lugar, por atropello. Después por choque a vehículo detenido y choque a objeto fijo. En los tipos de accidentes las cifras son bajas

ACCIDENTES DE TRÁNSITO
ORG. OPERATIVO DE TRÁNSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 2: ACCIDENTE EN LUGAR O VÍA

Lugar o vía	Varones	Mujeres	Total
Autopista	209	23	232
Avenidas	2965	64	3029
Calles	2095	49	2144
Intersección de avenidas	129	3	132
Intersección de calles	430	11	441
Plazas o parques	956	16	972
Puentes / Curvas	132	6	138
Periféricas	69		69
Carreteras	435	6	441
Caminos	39	1	40
Total	7459	179	7638

En el cuadro N° 2, los mayores accidentes son en las avenidas, en segundo lugar, en la calles y en tercer lugar en las plazas o parques. En importancia le siguen los accidentes en las intersecciones de calles y en la autopista. En los demás lugares o vías los números son menores.

ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 3: Causas y servicio vehicular

SERVICIO VEHICULAR

Causas	Público	Particular	Oficiales	Total
Falla Mecánica	122	105	9	236
Embrague	555	450	14	1019
Imprevisión del conductor	1917	1071	39	3027
Imprudencia del peatón	223	137	4	364
Estacionamiento peligroso	20	19		39
Factor climático	21	9		30
Omitir señales de transito	107	62	2	171
Exceso de velocidad	590	252	14	856
Mala maniobra	1129	443	27	1599
Carecer de luz	7	6	1	14
No acatar disposiciones de transito	21	17		38
Otras causas	40	20	2	62
Total	4752	2591	112	7455

En el cuadro N° 3, relacionados con las causas y el servicio vehicular se tienen, con el mayor número por la imprevisión del conductor; en segundo término por mala maniobra del conductor; y después por exceso de velocidad, en cuarto lugar por embriaguez, en quinto lugar por imprudencia del peatón. Entre las demás causas el número de accidentados son menores.

MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 4: MUERTOS POR SEXO

Muertos	Varones	Mujeres	Total
Pasajeros	67	57	124
Peatones	15	9	24
C. Profesionales	5		5
C. Particulares		1	1
Motociclistas	1		1
Motoristas			
Ciclistas	2	1	3
Auxiliar			
Autorizados			
Sin documentos	2		2
TOTAL	92	68	160

El cuadro N°4 se refiere a los muertos en accidentes de tránsito; de los cuales, el mayor porcentaje de muertos radica en varones y luego mujeres, en segundo lugar están los peatones en mayor número en varones que en mujeres, y en tercer lugar en conductores profesionales; y en el resto de personas, el número no pasa de un muerto.

MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 5: POR LUGAR Y / O VIA

Muertes	Autopistas	Calles	Intersecciones	Avenidas	Plazas y parques	Puentes	Periféricas	Total
Pasajeros	1		1		1		1	4
Peatones	2	2		2				6
C.Profesionales		1						1
C.Particulares								
Motociclistas								
Motoristas								
Ciclistas								
Auxiliar								
Autorizados								
Sin documentos				1				1
TOTAL	3	3	1	3	1		1	12

En el cuadro N5, relacionado con muertos en determinados lugares de circulación vehicular en la ciudad, casi no existe diferencia; es así que en la autopista, las calles y avenidas tuvieron 6 peatones muertos, en la periférica solo uno, y en el resto de las vías no existen víctimas.

MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 6: TIPOS DE MUERTES

Muertos	Atropello	Colisiones	Choques	Vuelcos	Embarran camiento	Desliza miento	Caída de pasajeros	Total
Pasajeros	9	5	4	14	43	1		76
Peatones	15	1			2			18
C.Profesionales	3	3	2	2				10
C.Particulares				1				1
Motociclistas		1						1
Motoristas								
Ciclistas	1	1		1				3
Auxiliar								
Autorizados								
Sin documentos		1		1				2
TOTAL	28	12	6	19	45	1		111

En el cuadro N° 6 se muestra los diferentes tipos de muertes que tuvieron las víctimas. Estableciéndose que el mayor porcentaje de muertos se presenta en los pasajeros.

HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006
CUADRO 7: HERIDOS POR SEXO

Heridos	Varones	Mujeres	Total
Pasajeros	612	439	1051
Peatones	499	508	1007
C.Profesionales	58	4	62
C.Particulares	2	1	3
Motociclistas	7		7
Motoristas	3		3
Ciclistas	5		5
Auxiliar	3		3
Autorizados			
Sin documentos	21		21
TOTAL	1210	952	2162

El cuadro N° 7 esta relacionado con los heridos en accidentes de tránsito, en el cual, hubo mayores heridos en los pasajeros varones y después en las mujeres. Con relación a los peatones, resultaron heridos las mujeres en mayor cantidad y luego los varones.

HERIDOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO
 ORG. OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 8: LUGAR O VIA

Heridos	Autopistas	Calles	Intersec ciones	Avenidas	Plazas y parques	Puentes	Periféricas	Total
Pasajeros	53	143	111	50	16	7	16	396
Peatones	71	203	172	219	57	17	6	745
C.Profesionales	6	12	10	2			1	31
C.Particulares		2						2
Motociclistas		3	3	1				7
Motoristas							2	2
Ciclistas				1				1
Auxiliar		2		1				3
Autorizados								
Sin documentos	2	5	2		1		1	11
TOTAL	132	370	298	274	74	24	26	1198

En el cuadro N° 8, indica el lugar o vía donde se producen mas accidentes, resultando los pasajeros y peatones con el mayor porcentaje de heridos.

HERIDOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO
ORGANISMO OPERATIVO DE TRANSITO – ZONA CENTRAL ANUAL 2006

CUADRO 9: EN TIPOS DE ACCIDENTES

Heridos	Atropello	Colisiones	Choques	Vuelcos	Embarrancamiento	Deslizamiento	Caida de pasajeros	Total
Pasajeros	29	199	115	181	116	19	32	690
Peatones	689	37	39	76	23	13	12	889
C.Profesionales	3	16	5	17	17	2		60
C.Particulares		1	1		1			3
Motociclistas		3	1	1			2	7
Motoristas		3						3
Ciclistas		5						5
Auxiliar		3						3
Autorizados								
Sin documentos	2	5	4	5	5		1	22
TOTAL	722	272	165	280	162	34	47	1682

El cuadro N° 9 indica como resultaron heridos dichas victimas, también muestra que el mayor porcentaje de heridos son los peatones .

1.1.6 FACTORES QUE CAUSAN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

1.1.6.1 TIPOS DE CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Entre los tipos de causas de accidentes de tránsito se tienen: las estructurales y las circunstanciales.

- **Estructurales.** Son las que tienen que ver con el desarrollo urbano planificado y topografía local.
- **Circunstanciales.** Son aquellos debidos a la falta de control vehicular, impericia de los chóferes, imprudencia del peatón, ubicación de comerciantes en las aceras, no preparación de agentes de parada, fallas mecánicas, infraestructura vial inadecuada y necesidad de leyes modernas⁷
Las causas circunstanciales, son a su vez, los elementos participantes en los hechos de tránsito, como se verá a continuación.

1.1.6.1.1 ELEMENTOS CONCURRENTES EN HECHOS DE TRANSITO.

Para el análisis y la solución de los accidentes de tránsito, se deben considerar elementos muy importantes en su valoración, las cuales son: el conductor, el vehículo, la velocidad, las vías, los sistemas de señalización y el peatón.

A) . CONDUCTOR.

Quien conduce un vehículo debe tener las condiciones físicas y mentales adecuadas, es decir, gozar de buena salud física y mental. Entre las fallas humanas que provocan accidentes de tránsito, se tienen: las preocupaciones, el cansancio, la embriaguez y la somnolencia.

En los accidentes de tránsito también pueden incidir las fallas externas, las provenientes del estado de las vías y los provenientes de los fenómenos atmosféricos, como ser: el polvo, la niebla, la lluvia, el granizo; los cuales dificultan la visibilidad del conductor cuando conduce.

⁷ Ortega Marlene. Tesis de grado. Juegos educativos como estrategia para facilitar el uso y practica de normas de tránsito en la educación vial. U. Salesiana. 2004.

Entre las causas de accidentes de tránsito relacionado con la responsabilidad del conductor se señalan los siguientes: las imprudencias, la impericia y la negligencia.

- **Imprudencia.** Un conductor es imprudente cuando circula vulnerando las normas de tránsito, como el conducir con exceso de velocidad, circular a contramano, pasar la luz en rojo, entre algunas; como ejemplos de imprudencia, se tienen los adelantamientos en lugares no permitidos, girar en U, circular en contra ruta y no obedecer las señales de los semáforos.
- **Impericia.** Es no saber responder adecuadamente a una circunstancia de dominio del vehículo por falta de conocimiento y práctica del mismo. Ejemplos serían: no controlar el vehículo en una pendiente por no conocer las maniobras necesarias de coordinación entre el embrague acelerador y freno, la reducción de velocidad con caja ante una eventualidad.
- **Negligencia.** Constituye negligencia en la conducción de un vehículo en mal estado sabiendo que algunos mecanismos no funcionan o también imprimir velocidad en una zona escolar, subestimando el control del vehículo y presumiendo que nada pasara. Así mismo se considera negligencia el conducir un vehículo en estado de ebriedad.

El índice de accidentes de tránsito se puede disminuir tomando las debidas precauciones en las actitudes y conductas del conductor cuando dirige un vehículo. Una de las precauciones esta relacionada con aspectos personales del conductor, entre las cuales se pueden señalar: la fatiga, las preocupaciones, el consumo de alcohol, del tabaco y el uso del celular.

A.1). CONTROLAR LA FATIGA

En viajes por periodos largos puede ayudar en gran modo a evitar la fatiga, parando 10 minutos cada dos horas durante el viaje, además de las detenciones regulares

para la carga de combustible, comer o tomar algo, y así se estaría en buenas condiciones de continuar conduciendo a lo largo de una distancia razonable sin grandes dificultades.

A.2). EMOCIONES Y PREOCUPACIONES

Una persona que acaba de recibir una mala noticia o pasar por una experiencia Traumática de peligro o temor, puede estar muy impactada y perturbada como para conducir con seguridad.

A.3). EL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN.

El alcohol es un factor determinante en la mayoría de los accidentes de tránsito en el mundo, no es necesario estar en un estado de ebriedad absoluto para que suceda un accidente, es suficiente un simple estado alcohólico para que pueda generar perturbación y correr riesgos innecesarios. El alcohol hace sentirse alegre y eufórico momentáneamente, en ese estado cree sobreestimar sus facultades, y en algunos casos excede en la velocidad con el consiguiente peligro para su seguridad personal, de los pasajeros y del vehículo.

A.4). EL TABACO Y LA CONDUCCIÓN.

El humo del tabaco afecta a la vista dificultando la visibilidad de la carretera. El humo del cigarrillo concentrado en el vehículo puede producir embotamiento y somnolencias. Además, existe la posibilidad de que haya alguna chispa, el que pueda provocar incendio en el vehículo. Por otra parte, la manipulación del cigarrillo obstaculiza el adecuado manejo y maniobra del vehículo, tomando en cuenta el mal estado de muchas de las vías de circulación urbana y en las carreteras.

A.5). USO DEL CELULAR DURANTE LA CONDUCCIÓN

El uso del celular y la conducción como actividades mentales simultáneas disminuye las concentraciones en ambas actividades, puesto que es incompatible con la seguridad vial. No olvidemos que el conducir requiere una concentración mental, y el usar el celular también, y el usar éste último inadecuadamente aumentan las posibilidades de accidentes de tránsito.

Entre algunas indicaciones para el empleo de celular mientras conduce, es importante tomar en cuenta lo siguiente:

- No hablar mientras conduce, detener el vehículo para realizar o recibir las llamadas por celular.
- Si está en la zona urbana, detener el vehículo en lugares permitidos.
- No recibir llamadas mientras se conduce, puesto que el emisor puede depositar su mensaje en el celular.
- Si recibe llamadas de emergencia, avísele que está manejando y que por tanto sea breve en su comunicación.
- Recuerde, no desviar su atención mientras conduce, si ve que no puede atender desista del llamado.

B). VELOCIDAD Y PELIGRO.

La indisciplina del usuario (conductor o pasajero) lleva a la negligencia o imprudencia tanto del conductor como del pasajero.

El exceso de velocidad es una de las principales causas de accidentes de tránsito. Las velocidades máximas reglamentadas establecen un límite que, sobrepasado el mismo, disminuye la seguridad. La velocidad que se imprime no es necesariamente la velocidad establecida, sino la que ofrece una mayor seguridad al conductor, y a su vehículo como a los demás bienes y personas. Se aconseja ajustar la velocidad de conducción a las condiciones de tránsito, camino y climas imperantes. Se debe

reducir la velocidad cuando la visibilidad sea escasa, especialmente durante los crepúsculos y los temporales lluviosos o de nieve.

C). CONDICIONES DEL VEHÍCULO.

Los vehículos que circulan en las vías urbanas y carreteras deben estar en buenas condiciones; para las cuales se deben pasar las inspecciones establecidas por tránsito. Además, el conductor debe ser conciente que para proteger su seguridad debe mantener su vehículo en buenas condiciones de circulación.

A las buenas condiciones del vehículo pueden atentar las fallas mecánicas, como el estado de los frenos, de las luces, la dirección y las llantas defectuosas. El conductor para evitar o disminuir las fallas mecánicas debe efectuar revisiones y reparaciones oportunas con su mecánico.

D). ESTADO DE LAS VÍAS.

Las vías deben ser considerados como redes de tránsito y tráfico como son las calles, las avenidas, las autopistas y las carreteras. Las vías cuando presentan calles angostas, calles sin señalizaciones, caminos en mal estado, son entre algunas las que condicionan para los accidentes.

Cuando la infraestructura vial no puede adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta debe desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias de circulación.

E). SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN.

Las señales son los elementos que orientan la circulación de vehículos y peatones. Existen artefactos como los semáforos y otros son las señales. El peatón debe caminar tomando en cuenta el reglamento del sistema de señalización.

El sistema de señalización también se conoce como dispositivos reguladores de tránsito. Estos Los dispositivos que regulan el tráfico vehicular y peatonal son elementos ópticos o acústicos utilizados para regular el uso de la vía por parte de vehículos y personas. Cumplen funciones diversas, como: informar, restringir, permitir, prevenir, demarcar, definir, etc.

Los colores de los dispositivos reguladores de tránsito son fundamentales por el significado universal que tienen para los conductores y peatones, los cuales son el color: rojo, amarillo y verde.

- **Verde fijo.** Significa vía libre.
- **Amarillo fijo.** Indica " atención " para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentren en él.
- **Rojo fijo.** Indica "detenerse" a los vehículos.

Estos colores están en los dispositivos regulares de control y seguridad en el tránsito.

Los dispositivos de regulación de tránsito se clasifican en dos grandes grupos de señalizaciones: verticales y horizontales:

E.1). SEÑALIZACIÓN VERTICAL.

Las señales verticales de tránsito por su significado se clasifican en tres grupos de señales: Informativas, Restrictivas y Preventivas.

a). SEÑALES INFORMATIVAS

Sirven para dirigir al conductor de un vehículo a lo largo de su itinerario, dan información sobre direcciones y destinos de caminos, poblaciones y distancias y lugares de turismo y servicios públicos disponibles.

Este tipo de señal, a su vez, se sub-clasifican de acuerdo a su función en: identificación y punto, y servicios.

- **Identificación y punto.** Se emplea para identificar los caminos por el número que se le asigna y que corresponde con las numeraciones del sistema vial del país destino. Indican el nombre y la distancia de la población que están a lo largo del camino.
- **Servicios:** Se usan para anunciar la existencia de servicios auxiliares que se podrían encontrar a lo largo del camino.

b). SEÑALES RESTRICATIVAS

Estas señales se usan para indicar la existencia de prohibiciones o disposiciones reglamentarias que se debe obedecer y respetar.

Se clasifican en: Limitativos y prohibitivos.

- **Limitativos:** Son los que limitan el movimiento vehicular a cierta regulación que están representados por un símbolo que están dentro de una orla color rojo, por ejemplo, permitido estacionar, conserve su derecha, etc.
- **Prohibitivo:** Son lo que prohíben terminantemente ciertos movimientos que están representados por un símbolo rayado por una diagonal de 45 % de color rojo. Por ejemplo, no estacionar, no girar en U, no hay paso, etc.

c). SEÑALES PREVENTIVAS.

Se usan para indicar la existencia y naturaleza de un peligro próximo que el conductor tiene que conocer para actuar como corresponde. Como ejemplo se Tiene la proximidad de parada obligada, doble circulación, comienza camino dividido, piedras sueltas, niños, peatones, etc.

E.2). SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL O MARCAS VIALES.

Ese tipo de señalización se clasifica en semáforos y marcas viales.

a). SEMÁFORO

El semáforo es el dispositivo de señalización, electrónico o electromecánico, que regula la circulación peatonal y vehicular mediante señales luminosas. Las señales luminosas de los semáforos son de uso universal, ya que en todos los países del mundo se utiliza la misma distribución de los colores y su significado es único e inequívoco, son de obligatorio cumplimiento y ayudan a preservar la vida de todos los usuarios.

Los semáforos se clasificaron para el control: vehicular y de peatones.

a.1). SEMÁFOROS PARA CONTROL DE VEHÍCULOS.

Tiene por objeto controlar y regular el tránsito de vehículos en las intersecciones. Está compuesto por tres faros circulares: rojo, amarillo y verde. Estos faros sirven para regular el movimiento de vehículos, y también de peatones.

Las tres luces de los semáforos tienen diferentes funciones en la circulación:

- Luz Roja. Indica que el conductor debe detenerse sin pisar la raya inicial de la zona de peatones (Paso de cebra).
- Luz Amarilla. Indica que habrá un cambio inmediato a rojo. El conductor debe desacelerar y parar el vehículo sin pisar la zona peatonal. Por ninguna razón el conductor debe acelerar o iniciar la marcha con la amarilla para ganar unos segundos. Esta acción puede costarle la vida a alguien.

- Luz verde. Indica que el conductor puede pasar cuando la intersección esté libre. Así mismo, debe evaluar si alcanza a cruzar y no quedarse parado en la mitad del cruce, creando una congestión innecesaria.
- Si el conductor dobla a la izquierda o a la derecha, debe ceder el paso a los peatones que están cruzando. Ellos tienen la prelación en la vía.

También es necesario indicar otras funciones del estado de las luces y las señales que el conductor debe conocer, las cuales son:

- Luz roja intermitente. Le indica al conductor que debe parar totalmente y ceder la vía a los vehículos y peatones que vienen en el otro sentido.
- Luz amarilla intermitente. Indica que el conductor puede cruzar con mucha cautela
- Flecha roja. Indica al conductor que no puede cruzar en la dirección señalada.
- Flecha verde. Le indica al conductor que puede cruzar en la dirección señalada.
- Flecha amarilla. Indica que inmediatamente habrá un cambio de luz. El conductor debe desacelerar y parar

a.2). SEMÁFOROS PARA PEATONES.

Los semáforos peatonales pueden estar incorporados a un semáforo vial o ser independientes. En algunos países pueden ser operados directamente por el peatón para cruzar. El país no tiene este tipo de señales.

b). MARCAS VIALES.

Son las marcas o señales que regulan el tráfico vehicular, durante la ejecución de un trabajo de construcción y/o mantenimiento de calles y avenidas.

F). EL PEATÓN.

De acuerdo al Reglamento de tránsito, en el capítulo I, en su artículo 4, señala que el Peatón es la "Persona que circula a pie por la vía pública"⁸ En el país el peatón ignora las disposiciones legales de tránsito respecto a la circulación del peatón, siendo las causas de carácter estructural y circunstanciales como se verá en su oportunidad.

En la vida cotidiana pocos habitantes acatan las normas de tránsito porque no tienen educación vial. Entre las causas se podrían señalar varios aspectos relacionados con las políticas de prevención en educación vial y en accidentes, y a ello se suma el analfabetismo de los habitantes adultos, que en su mayoría son provenientes del área rural.

La mayoría de los accidentes están relacionados por la imprudencia de los peatones y también por la negligencia de los conductores. Entre los factores que inciden en la accidentalidad de los peatones, entre otros, están:

- Desconocimientos de normas
- Falta de hábitos en obedecer
- Buen comportamiento en vía pública.
- Educación vial a niños
- Falta de difusión para persuadir a comportamientos en vía pública

⁸ Reglamento de Código de Tránsito, 2004:45. La Paz.

1.2. ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES LEGALES DE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN

1.2.1. EL CÓDIGO DE TRANSITO Y EL PEATÓN.

Este código fue promulgado por Decreto Ley N° 10135, en fecha 16 de febrero de 1973. El capítulo IX del código de Transito esta relacionado específicamente a los peatones y que comprende entre el Art. 75 al 78(9). Especificando los mismos se tienen:

Art. 75.- (PEATÓN). Peatón es la persona que se encuentra a pie en la vía pública.

Art. 76.- (REGLAS DE CIRCULACIÓN).

- a). Dentro del radio urbano lo hará por las aceras, conservando su derecha y de ningún modo por la calzada
- b). Para pasar de una acera a otra lo hará obligatoriamente por las franjas de seguridad o por los lugares autorizados
- c). En las carreteras es prohibido al peatón circular por las bermas, salvo el caso de necesidad.
- d). Tiene preferencia de paso en las calles donde no hay autoridad de tránsito, donde no hay señales, debiendo los conductores reducir la velocidad o detener el vehículo
- e). Esta prohibido al peatón subir o bajar cuando el vehículo está en movimiento.

Se analiza el Art. 76, en relación con los peatones de la ciudad de La Paz, y se observa a diario que los transeúntes no tienen conocimiento sobre las normas de circulación de tránsito. Si bien circulan por las aceras, pero en los lugares de puestos de venta del mercado informal o los autorizados por la

municipalidad, las personas tienen que bajar a la calzada para circular. Otro aspecto es que las personas para tomar una movilidad en la vía pública o en las paradas, tienen la costumbre de esperar en la calzada o bajar en la misma, además de caminar en ella. Esta situación empeora por la conducta de los conductores de servicio público que detienen el vehículo a conveniencia para bajar y subir pasajeros y generalmente lo hacen en la calzada.

Art77.-(RESPONSABILIDAD DEL PEATON). En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, este será responsable de las consecuencias quedando obligado al resarcimiento de los demás y perjuicios ocasionados.

En los accidentes de cualquier índole, casi siempre el conductor es considerado el culpable, por mucho que el mismo, haya ocurrido por causa de la imprudencia del peatón. Particularmente en los accidentes con muerte, el propietario y el conductor se hacen cargo de los gastos de entierro de los fallecidos. En el peor de los casos, cuando los accidentes fueron graves con muchos muertos y heridos, los conductores optan por escapar, dejando toda la responsabilidad al propietario del vehículo.

Art. 78. (PROHIBICION). Ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aun con el propósito de abordar un vehículo, detener un vehículo.

Esta norma queda en los papeles, puesto que el mayor porcentaje de los usuarios toman las moviidades desde la calzada. Aun peor, las personas hacen detener el vehículo en cualquier lugar de la vía de calles o avenidas, sin que el agente de tránsito observe el hecho.

1.2.2 REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y EL PEATÓN.

Este Reglamento fue establecido por Resolución Suprema N° 187444, de fecha 8 de junio de 1989. El capítulo I, se refiere a la aplicación y al objeto del Reglamento de Tránsito, particularmente los artículos 1,2 y 3. Veamos los mismos:

Art.1”.- (APLICACIÓN Y OBJETO). El tránsito de las personas por la vía terrestre, sea con peatones o conductores de vehículos importados, a propulsión (humana o tracción animal y de las que cabalgan en animales, los lleven de tiro o arriado), se regirán por el código de tránsito y su Reglamento.

El Artículo 2.-(EJECUCION). El Servicio Nacional de Tránsito, mediante sus reparticiones especializadas, ejecutará y hará cumplir las disposiciones del Código y su Reglamento.

Art. 3.- (APLICACIÓN GENERAL).Las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y este Reglamento, son aplicables absolutamente a todos los estantes y habitantes del país en razón de que las leyes de la policía y de seguridad obligan a todos por igual, sin excepciones de ninguna naturaleza.

Art. 4.- Se refiere a los términos que se usan para los efectos de la aplicación del Código y el Reglamento. La terminología mencionada es importante para la interpretación de los casos de accidentes de tránsito. Para los usos del presente trabajo solo se mencionan los términos que interesan, y que son los siguientes:

- Acera: Parte de la vía destinada al uso de peatones
- Accidente: Suceso del que resultan daños a las personas o cosas.
- Bordillo: Borde de una calzada, que define su límite.
- Calzada: Parte de la vía pública destinada a la circulación de vehículos y semovientes.
- Carretera: Vía pública de características modernas destinada a la circulación de un número relativamente grande de vehículos motorizados.
- Carril : Sub división longitudinal de una calzada cuyo ancho puede acomodar una columna de vehículos.
- Congestión : Acumulación excesiva de vehículos en alguna parte de la vía.
- Cuneta : Zanja de desagüe abierta a los lados de una vía.

- Franja de seguridad : Parte demarcada o imaginaria de la calzada destinada al paso de los peatones.
- Ingeniería de tránsito: Rama de la ingeniería que trata del planeamiento de las calles, carreteras y zonas anexas a ellas, para el transporte de las personas y cosas en forma económica y segura.
- Intersección: Área donde dos o más vías se unen o cruzan.
- Isla de seguridad
- Parada : Lugar señalado para la detención momentánea de los vehículos de locomoción con el solo objeto de recoger o dejar pasajeros.
- Vía: Lugar acondicionado para la circulación de peatones y vehículos.
- Zona escolar: parte de la vía pública comprendida entre los 50 metros antes y después del lugar donde se halla ubicado el acceso a un establecimiento educacional.
- Zona urbana: Área determinado por el Plano Regulador de cada comuna y cuyos límites deberán estar señalizados.
(Reglamento de Tránsito, 2004: 41- 46).

Específicamente el capítulo 11 del Reglamento de Tránsito está relacionado con la circulación de los peatones. Siendo los artículos pertinentes los siguientes:

Art.152 .- (NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN)

En las ciudades y poblaciones, los peatones circulan por las aceras, conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada.

En los lugares donde no hay acera o estas sean muy angostas podrán excepcionalmente usar la calzada, pero en estos casos circularán unos detrás de otros (uno en fondo) y de ningún modo en grupos.

Art.153.- (PASO DE PEATONES). Para cruzar una calle o avenida, el peatón solo podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o, ser elevados o subterráneos, zonas en las que tienen preferencia en la

circulación, debiendo los conductores reducir la velocidad de sus vehículos o detenerlos si fuera necesario para permitir el paso de los peatones.

En el país existen escasas calles y avenidas que tienen demarcación para el paso de peatones, y los transeúntes cruzan la calzada por cualquier lugar del trayecto, cuando ve que hay pocas movildades en circulación. En el caso de los conductores, muy pocos reducen su velocidad, excepto cuando existen los llamados “rompe muebles”. Las empresas de radio taxis son las de mayor peligrosidad para los peatones, puesto que imprimen velocidad sin tomar en cuenta las precauciones necesarias en la conducción de vehículos por la publicitada eficacia y rapidez de servicio.

Art.154.- (OTRAS NORMAS PARA CIRCULACIÓN). Es prohibido a los peatones cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calle o calzada a la carrera y detenerse en plena calzada. La infracción de estas regla crea la presunción de culpabilidad del peatón.

Esta norma es la que menos observan los peatones, puesto que por la falta de educación vial no toman las precauciones necesarias al cruzar las calles. Es costumbre en las ciudades del país, que los peatones crucen por cualquier lugar de los medios de circulación del auto transporte. Además, muchos cruzan a la carrera, ya sea por el apuro o por la proximidad de un vehículo, también cruzan delante de un vehículo cuando están en marcha lenta. Y en caso de accidente, los transeúntes o los agentes de parada culpan al conductor, por mucho que haya existido imprudencia del peatón.

Art.155.- (OBSTRUCCIÓN DE LA CIRCULACIÓN). Los peatones no deben detenerse en las aceras obstruyendo la circulación, ni transitar por ellas llevando paquetes o bultos que por su tamaño dificulten el normal transito de las personas.

Esta norma tampoco se cumple, puesto que las personas se detienen donde quieren para conversar o comprar de un informal; además, en el radio urbano y en las calles o avenidas donde existe comercio informal, con o sin autorización de la municipalidad, las vendedoras ocupan aproximadamente hasta el 50 % de la acera, por tanto, en algunas ocasiones, los transeúntes tienen que bajar a la calzada para circular, con las probabilidades de sufrir algún accidente. En algunas calles de intensa actividad comercial, prácticamente toda la acera está ocupada por los comerciantes, por ejemplo, la calle Máx Paredes en la ciudad de La Paz, y las numerosas calles en las distintas capitales de departamento del país.

Art.156.- (RESPETO A LAS SEÑALES). Al cruzar las calles o avenidas por los pasos para peatones, donde el tránsito este regulado por un policía o semáforo, respetarán las señales no pudiendo iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que no se de la señal respectiva, la infracción de esta norma será la presunción de culpabilidad del peatón.

Esta norma es de aplicación parcial, los transeúntes en los lugares de señalización o donde existe un policía de tránsito respetan las indicaciones, pero apresurados cruzan la calle sin darse cuenta que ya se inicia la luz verde de circulación y se exponen al peligro de atropello.

Art.157.- (PRECAUCIÓN). En los sitios donde haya policía, semáforo regulando el tránsito, el peatón antes de cruzar la calle, no obstante que tiene preferencia de paso en relación a los vehículos se cerciorará que no exista peligro o riesgo para su persona.

En estos casos, tanto el peatón como los conductores, en los cambios de luz de los semáforos no toman las debidas precauciones en la circulación y el cruce de las calles. Por ejemplo, los peatones no se fijan en el inicio de la circulación de los vehículos, y algunos circulan aun cuando el semáforo ya terminó la luz roja. En el caso de los conductores, algunos inician la marcha

antes que termine la luz roja o cuando está en luz amarilla, en estos casos los conductores actúan con negligencia e imprudencia.

Art.159.-(PROHIBICIONES). Queda terminantemente prohibido a los peatones subir o bajar de los vehículos en movimiento, subir o bajar de un vehículo por el lado de la calzada o colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de las carrocerías. Se presume la responsabilidad del peatón en caso de infracción a estas reglas.

La infracción a esa norma es frecuente en los llamados colectivos u omnibuses, especialmente en horas de la mañana, al medio día y al atardecer, donde existe mucha afluencia de pasajeros. En estos vehículos al no existir el ayudante, los pasajeros suelen ir en la pisadera de ingreso al vehículo con el consiguiente peligro de accidente. Además, todos estos vehículos se detienen en la calzada, y allí suben y bajan pasajeros, sin que autoridad alguna observe aquello. Los niños y los escolares suelen colgarse de la parte trasera de la carrocería de los camiones y camionetas y detrás de otro vehículo, cuando paran los vehículos los niños dejan de colgarse, y cuando continúan su marcha nuevamente corren y se cuelgan estos comportamientos que la gente observa son tomados como parte de la picardía de los niños.

Art. 160.- (PROHIBICIÓN DE SITUARSE EN LA CALZADA). Es prohibido a toda persona situarse en plena calzada con el objeto de solicitar ayuda o colecta pública a los conductores, ofrecer en venta periódicos, loterías, revistas o cualquier otra mercancía o para tratar de detener un vehículo con el fin de tomar sus servicios.

Igualmente, esta norma es incumplida, puesto que en ciertas vías de circulación donde existe un comercio intenso o en lugares específicos, cuando los vehículos detienen su marcha, los comerciantes suelen ofrecer y vender a los conductores ciertos productos. Así mismo en determinadas calles y avenidas céntricas, cuando la señal esta en luz roja, algunos jóvenes extranjeros realizan exhibiciones acrobáticas

o de manipuleo de objetos para pedir propina a los conductores, ellos en algunos casos no respetan la conclusión de la luz roja o continúan solicitando la propina cuando el semáforo ya está en luz verde. Igual sucede con los vendedores de periódicos y revistas que se ubican en medio de los vehículos para ofrecer su mercancía.

Art.161.-(OBLIGACIÓN DE CEDER EL PASO). Los peatones tienen la obligación de ceder el paso a los vehículos de la policía, ambulancia y bomberos, cuando estos servicios de emergencia, anuncian paso mediante sirenas o dispositivos especiales.

Esta norma, sí es respetada por la mayoría de los conductores y peatones; en estos casos la sirena de los policías, de ambulancia o del coche de bomberos son advertidos que hay algún peligro o una emergencia, por tanto, los conductores y peatones se hacen a un lado para dejar circular a esos vehículos. Pero existe un gran problema, una ambulancia o coche bombero no puede continuar su marcha por mucho que vehículos de servicio público o particulares sedan el paso por el congestionamiento total en horas de afluencia vehicular y peatonal.

Art. 165.- (CRUCE DE NIÑOS, ANCIANOS, INVALIDOS, NOVIDENTES). Todo conductor de vehículo detendrá la marcha cuando encuentre atravesando por el paso de peatones un niño, anciano, no vidente o inválido, no pudiendo continuar hasta que hubieran cumplido el cruce.

Esta norma en algunos casos es cumplida por los conductores para ceder el paso a los ancianos, inválidos y no-videntes, incluso en estos casos los transeúntes cooperan para el cruce de ellos, haciendo detener a los vehículos; pero en el caso de los niños esto no sucede, ya que los niños no tienen la costumbre de pedir ayuda a las personas mayores para cruzar las calles, ni los conductores en detener el coche, con raras excepciones. Es por eso que existe mayor peligrosidad tomando en cuenta que los niños no miden consecuencias; por ello sería necesario implementar en el currículo escolar la materia sobre Educación Vial.

Art. 166.- (JUEGOS EN VÍAS PÚBLICAS). Esta terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños bajo la responsabilidad de los padres encargados, convertir las vías en campos deportivos para efectuar carreras ,juegos de pelota o cualquier distracción que signifiquen un peligro para circulación pública.

Esta conducta de los niños era frecuente en los niños y adolescentes, años atrás cuando en las calles no había mucha circulación vehicular, pero ahora ya no sucede aquello por el crecimiento del parque automotor, mas bien este hecho se da en las zonas de la periferia donde no existe mucho tráfico.

Por todas estas consideraciones sobre normas y reglas de circulación del peatón permiten señalar que las mismas no se cumplen en su generalidad por la ciudadanía.

El desconocimiento de las disposiciones legales de tránsito esta directamente relacionado con los programas de Educación vial en el sistema escolar, y con programas de prevención de accidentes en los medios de comunicación social para la población en general. Pero lo más importante es considerar algunas normas y reglas que no se adecuan a la realidad de la circulación peatonal, al tráfico vehicular y al estado de las aceras de las vías urbanas.

2 CAPITULO II. PREVENCIÓN DE LA CIRCULACIÓN DEL PEATÓN..

2.1. POLITICAS PREVENTIVAS DE LA PEATONALIZACION DE LAS VÍAS URBANAS DE LAS CIUDADES

2.1.1. PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO.

- El centro de la ciudad debe ser cada vez más un espacio peatonal. Es así como las avenidas principales del centro urbano se consideran vías o paseos peatonales importantes en las ciudades principales del país, donde actualmente transitan miles de peatones que asisten al centro de la ciudad.

Las alcaldías deben convertir muchas de las calles céntricas en espacios y paseos para peatones, esto sucede con la calle comercio de la ciudad de La Paz, pero también se podrían habilitar otras adyacentes, pero la contradicción está en los permisos que otorga la municipalidad a los comerciantes informales o en oportunidades cercanas a días festivos donde se asientan autoritariamente y sin que haya control del mismo. Por su lado los peatones recuperarán el espacio que anteriormente estaban invadidos por vehículos, así mismo los conductores respetarán los pasos de cebra y los semáforos permitiendo que el centro de la ciudad sea cada día más ordenado y por ende más viable.

También el municipio debe organizar y ubicar a los vendedores en sitios adecuados y donde no perturben la circulación de peatones, de tal manera que los espacios para peatones sean cada vez más cómodos para el desplazamiento cotidiano de esta población.

Si bien poco a poco se ha mejorado la organización peatonal en el centro de la ciudad, es importante que el peatón cumpla el rol que le corresponde dentro la sociedad.

Las ventajas de contar en el centro de la ciudad con avenidas o pasajes peatonales, son por un lado, el poder integrar a las familias en días de descanso.

2.1.2. SITUACIONES DE RIESGO PARA EL PEATÓN

A pesar de existir normas y reglas en el Código de Tránsito y su Reglamento, es necesario advertir sobre ciertas conductas inadecuadas del peatón que le exponen en situaciones de riesgo vehicular. Entre estos comportamientos se mencionan:

- Usar la vía pública para jugar.
- Correr repentinamente para alcanzar un objeto (Balón, aro, canica, etc)
- Dejar los niños solos en la vía.
- Distraerse al atravesar la vía.
- Distraerse al atravesar una calle.
- Cruzar la calle corriendo
- Cruzar por detrás de un vehículo que impida ser visto.
- Cruzar por detrás de un vehículo que impida ser visto.
- Correr en la vía con el piso resbaloso o húmedo

2.1.3. NORMAS DEL COMPORTAMIENTO DEL PEATÓN URBANO

También es necesario observar el comportamiento de los peatones urbanos que, si bien algunas conductas están normadas, pero hay otras que no lo están o se los considera implícito. Sin embargo, conviene señalar algunas de esas conductas adecuadas:

- Mirar a izquierda y derecha, antes de cruzar una calzada, para comprobar que no vienen vehículos.
- No atravesar la calzada en forma diagonal
- Obedecer las señales del semáforo o agente de tránsito.
- Utilizar obligatoriamente los puentes peatonales, cuando éstos existan

- No cruzar por detrás de un vehículo estacionado
- Cruzar la calzada rápido, pero sin correr.
- Transitar por la acera sin correr, jugar o empujar a las personas
- Al transitar por las aceras, estar atento en las salidas de los garajes, entrada a parques y estacionamientos de servicios.
- No transitar por el borde de la acera.
- Al caminar por la acera desplazarse por la derecha.
- Si camina por la acera en compañía de otras personas, no formar corrillos que estorben la marcha de los demás.
- En caso de detenerse en la acera, no interrumpir el paso de otros peatones
- Al caminar por la acera, el niño menor debe ir por el lado de las viviendas y no cerca de la calzada
- En las intersecciones con semáforo vehicular, el cruce de la calzada debe hacerse por el paso de cebra peatonal y cuando la luz del semáforo esté en rojo para los vehículos, es decir cuando éstos se detengan.
- En las intersecciones con semáforo peatonal, el cruce de la vía debe hacerse por la cebra peatonal y cuando el semáforo peatonal indique luz verde para el peatón.
- Si está cruzando la calzada y el semáforo cambia a amarillo, agilizar el paso para cruzar lo antes posible.
- Evitar realizar prácticas de juego y otras actividades recreativas, en la calzada.
- No correr repentinamente sobre la calzada para alcanzar un objeto. (Balón, etc.)
- Si el piso esta mojado, cruzar con cuidado para evitar que se resbale en la calzada.
- Transitar por las aceras y no por la calzada
- Cruzar por las zonas demarcadas o cebras peatonales.
- No cruzar la calzada distraído
- En intersecciones sin semáforo, el peatón para cruzar la calzada debe hacerlo cerciorándose antes que no vienen vehículos próximos

2.1.4. REGLAMENTACIÓN DEL PEATÓN.

Derechos Y Obligaciones del Peatón. El Código de Tránsito y su Reglamento dan los derechos y obligaciones de los peatones, los mismos están en el capítulo IX y en los artículos del 75 al 78 del Código; en el Reglamento de tránsito están en el capítulo XI, entre los artículos 152 al 167, los cuales deben ser observados y concientizados por los peatones. Para el mismo no hay otra que las campañas de educación vial para la ciudadanía en general, y los programas de educación vial en las unidades educativas

La seguridad del peatón depende en la mayoría de los casos de riesgo, del cumplimiento de normas de comportamiento que este debe observar cuando se desempeña como peatón urbano o rural, cuando se transita de noche y en situaciones de lluvia u otros fenómenos naturales

2.1.5. ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

La concepción de la organización del espacio público es vital para una ciudad, tan importante como si a cada uno de nosotros nos invadiera la idea de un jardín o la sala de nuestra casa con propósitos de adornar dicho espacio.

El objetivo de tener orden en el espacio público nos permite contar con una ciudad con aceras plenas, sin obstáculos que dignifican al ser humano. Solo una ciudad que respete al ser humano, puede esperar que éste a su vez la respete.

El organizar el espacio público implica que cada uno respete el lugar del otro, que los vehículos no parqueen sobre los andenes- exclusivos para peatones-, Que los parques sean para el uso de todos los ciudadanos y que los vendedores se organicen para vender sus productos en espacios diferentes a los públicos.

El aprender a vivir en una ciudad con un espacio público organizado, implica tener claridad en que son tan importantes los parques como el alcantarillado, o la arborización como el alumbrado público, por ello, el orden de nuestra ciudad depende de cada uno de nosotros y el defender el espacio público es una ganancia para todos los ciudadanos y para disminuir las probabilidades de accidentes.

2.2. INFRACCIONES

La infracción, también es llamada trasgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o mas reglas de transito. Ante una infracción la Policía de Transito la sanciona con arresto, inhabilitación de la licencia o multa.

Existen infracciones de primer, segundo y tercer grado y para cada una de ellas recibe sus respectivas sanciones.

2.2.1. INFRACCIONES DE PRIMER GRADO (PEATON-CONDUCTOR).

- Por la fuga y falta de asistencia a las victimas en un hecho de transito: inhabilitación del brevet o licencia hasta que se conozca el fallo ejecutoriado de la justicia ordinaria sobre la responsabilidad y pena impuesta al conductor de acuerdo al articulo 262 del Código Penal.
- Por la agresión al conductor o sus auxiliares por parte de los usuarios o peatones, o de aquellos a estos: tres días de arresto.
- Por bajar al peatón a la calzada en plena carrera, en forma descuidada o imprevista y con peligro para la circulación: tres días de arresto.
- Por llevar pasajeros o admitirlos cuando se transporta cargas peligrosas: multa de acuerdo al Código y Reglamento de Transito.
- Por conducir vehículos en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinantes: por primera vez multa, multa (de acuerdo al C. y R. de T.); por segunda vez, inhabilitación por una año; y por tercera vez suspensión definitiva. Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionare un hecho

de tránsito a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas, la sanción será de suspensión definitiva del conductor.

- Por contratar como choferes a personas no autorizadas legalmente para conducir vehículos: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por no llevar chofer de relevo en los servicios de transporte de pasajeros cuyo recorrido sea superior a los 300 Km: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por confiar o permitir la conducción del vehículo a persona que no tenga brevet ni autorización: multa al propietario del vehículo (de acuerdo al C y R de T.).
- Por ocasionar hechos de tránsito dolosos o culposos graves: inhabilitación temporal del conductor mientras se conozca el pronunciamiento de la justicia ordinaria al respecto.
- Por no detenerse y omitir el socorro y ayuda, el conductor de un vehículo al conductor de otro vehículo accidentado: cinco días de arresto, sin perjuicio de la sanción prevista por el artículo 262 del Código Penal.

2.2.2. INFRACCIONES DE SEGUNDO GRADO (PEATON-CONDUCTOR).

- Por abandonar la carga en la acera o calzada: multa (de acuerdo al C y R de T.)..
- Por recoger o dejar pasajeros en medio de la calzada: multa (de acuerdo al C y R de T.)..
- Por cruzar el peatón de una acera a otra por lugar distinto a la franja de seguridad: un día de arresto.
- Por desobedecer el peatón las señales de los dispositivos reguladores del tránsito: un día de arresto.
- Por circular los peatones en las vías públicas en manifiesto estado de embriaguez y con peligro para la seguridad del tránsito: dos días de arresto.
- Por subir o bajar los pasajeros de los vehículos en movimiento: un día de arresto.

- Por obstruir o impedir, los peatones o usuarios la circulación de los vehículos: un día de arresto.
- Por desacato a la autoridad por parte de los conductores, usuarios o peatones: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por detener el vehículo en plena bocacalle o sobre la franja de seguridad, obstruyendo el paso de los peatones: multa (de acuerdo al C y R de T.)..
- Por proseguir la marcha cuando los pasajeros están bajando o subiendo al vehículo: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por no detener la marcha del vehículo cuando se encuentre atravesando la vía un niño, no vidente o invalido: multa (de acuerdo al C y R de T.)..
- Por no guardar los conductores o los pasajeros de los vehículos de servicio público la educación y compostura debidas: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por negarse a transportar estudiantes o escolares mediante el pago de tarifa establecida: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por instigar o permitir los pasajeros o expendedores de bebidas a que los choferes que deben conducir sus vehículos ingieran bebidas alcohólicas: cinco días de arresto.
- Por conducir con manifiesto descuido y con menosprecio de los derechos a la seguridad de los demás: multa (de acuerdo al C y R de T.).

2.2.3. INFRACCIONES DE TERCER GRADO (PEATON-CONDUCTOR).

- Por negarse sin causal justificada a llevar pasajeros: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por conversar o distraer el pasajero al conductor de vehículo de servicio colectivo de pasajeros que esta en marcha: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por negarse injustificadamente el usuario a cancelar la tarifa establecida: multa (de acuerdo al C y R de T.).
- Por promover reyertas o escándalos los usuarios en los vehículos de servicio publico: multa (de acuerdo al C y R de T.).

- Por no observar los peatones o pasajeros las prohibiciones de ir en las pisaderas, parachoques o colgados de la carrocería : multa (de acuerdo al C. y R. de T.)
- Por llevar pasajeros parados en los casos prohibidos por el Reglamento: multa (de acuerdo al C. y R. de T.).

Por permitir el conductor que los pasajeros viajen en las pisaderas o colgados de los vehículos: multas (de acuerdo al C. y R. de T.).

2.3. PLAN DE EDUCACIÓN VIAL

Se sugiere el siguiente plan:

El Honorable Consejo Municipal debe autorizar la construcción de pasarelas en todas las calles y avenidas donde el tráfico peatonal es demasiado concurrido. Debe también estudiar la creación de un centro de capacitación para jóvenes de ambos sexos que puedan desenvolverse como trabajadores sociales, quienes cumplirán la función de guiar, orientar al peatón en todas las calles y avenidas de la ciudad para que las pasarelas sean utilizadas por éste, a fin de precautelar su seguridad física. Del mismo modo, pasos a desnivel en calles y avenidas. Aquí se vería una forma de crear nuevos empleos

3 CAPITULO III. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 76.

3.1. NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL ART. 76.

El artículo 76 del Código de Tránsito estipula lo siguiente :

Art. 76.- (Reglas de circulación). El peatón circulará observando las siguientes reglas:

- a) Dentro del radio urbano lo hará por las aceras, conservando su derecha y de ningún modo por la calzada
- b) Para pasar de una acera a otra, lo hará obligatoriamente por las franjas de seguridad o por los lugares autorizados.
- c) En las carreteras es prohibido al peatón circular por las bermas, salvo en caso de necesidad.

Tiene preferencia de paso en las calles donde no hay autoridad de tránsito, ni señales, debiendo los conductores reducir la velocidad o detener el vehículo.

- d) Está prohibido al peatón subir o bajar cuando el vehículo está en movimiento.

Es aquí donde queremos insertar un nuevo inciso complementario al mencionado art. 76.

- e) Si el peatón se ve obligado a bajar a la calzada porque las aceras están obstruidas ya sea por el asentamiento de vendedores o porque el municipio local viene realizando obras y no tomo las medidas de seguridad del caso y sucediera un hecho de Tránsito, el municipio será responsable del hecho.

- f) La Constitución Política de Estado en su artículo 7 inc. a) señala: "Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio. A la vida, la salud y la seguridad ". Por lo tanto el Estado a través de sus Instituciones como lo es la Honorable Alcaldía municipal, tiene la obligación de brindar seguridad y protección a la vida de los habitantes, que si bien también

tiene la obligación y el deber de arreglar calles y avenidas, esto no le da derecho a convertir dichos lugares en sitios o puntos de peligro para el peatón donde puede generarse un hecho de Tránsito con las consiguientes consecuencias.

Por otra parte el Art. 8 (inc. a) de la carta magna señala :

“ Toda persona tiene los siguientes deberes fundamentales de acatar y cumplir la constitución y las leyes de la república “. Por lo que se subsume que los ciudadanos en este caso llamados peatones tienen la obligación de acatar y cumplir las leyes. De aquí se desprende que teniendo un plan vial moderno y puesto en práctica por los mismos se puede, evitar hechos de tránsito. Pero si a pesar de ello el municipio continúa realizando trabajos en calles y avenidas con negligencia, se debe concluir que es este ente el responsable de sucesos posteriores que dan origen a hechos de tránsito por lo que se considera necesario crear una ley de responsabilidades para que estas instituciones del Estado asuman cargos para responder sobre estos hechos.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES

Habiendo llegado a la culminación de la presente investigación, podemos llegar a las siguientes conclusiones :

- a)** Debido al crecimiento de la población la ciudad de La Paz Area Urbana cuenta actualmente con una población de 2' 000.000 de habitantes y debido a este crecimiento poblacional, también existe un incremento en accidentes y hechos de tránsito.
- b)** Ninguno de los incisos del Art. 76 del Código Nacional de Tránsito se cumplen. Tampoco se acatan los Art. 152 al Art. 167 del Reglamento de Tránsito.
- c)** Este incumplimiento de dichas normas se debe al desconocimiento por el conglomerado de la población en unos casos y en otros a la omisión poniendo en riesgo su seguridad física y personal en ambos casos.
- d)** Se constituye en una necesidad imperiosa de dotar a la población de plan vial, a fin de evitar el incremento de hechos de tránsito que según estadísticas, es el peatón el causante de muchos accidentes por falta precisamente del conocimiento de las normas de tráfico peatonal C.N.T. y su Reglamento.
- e)** Este plan vial que se propone en un apartado anterior, debe ser difundido por todos los medios de comunicación oral y escrita, hasta logra la concientización ciudadana.
- f)** Las instituciones públicas, como la Honorable Alcaldía Municipal de La Paz, deben ser las primeras en gestionar y coordinar a los comerciantes informarles para que las aceras destinadas al uso del peatón sean desocupadas para su libre tráfico y así evitar accidentes.

- g)** Así mismo, los funcionarios de tránsito que en una mayoría de los casos solo se abocan a dirigir el tráfico vehicular, deben tener también información idónea par dirigir el tráfico peatonal.
- h)** Se ha visto y comprobado que muchos sistemas de señalización como ser semáforos y marcas viales no tienen correspondiente mantenimiento, como ejemplo podemos mencionar que en la intersección varias avenidas principales el semáforo marca luz verde para ambas avenidas o calles provocando que los conductores prosigan su marcha confiados en la luz verde del semáforo y como consecuencia de ello se de colisiones que en muchos casos son fatales y que ponen en riesgo la seguridad de los ocasionales peatones, que como consecuencia de la colisión se ven involucrados en estos hechos de tránsito.
- i)** El Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, que si es preciso debe darse un curso especial a todos los postulantes a obtener licencias de conducir y que dicho sea de paso tiene un fin mas de lucro que de velar la seguridad de las personas porque quienes acuden a tramitar dicho documento ni siquiera demuestran tener normas de conducta idónea con desconocimiento de valores éticos y morales que a la postre pueden incidir en la comisión de un hecho de Tránsito.
- j)** Concluimos también, señalando que un gran porcentaje de la ciudadanía no utilizan las pasarelas destinadas a evitar justamente hechos de Tránsito que por comodidad prefieren cruzar calles y avenidas bajando a la calzada y colocando en serio riesgo su vida.
- k)** Cuando se suscita un hecho de Tránsito, las ocasionales víctimas no reciben el auxilio inmediato correspondiente por diversas razones.
- l)** En los hechos de Tránsito con víctimas fatales, los investigadores del caso por la falta de conocimiento legal dejan en manos del conductor y de los familiares de la (s) víctima (s) que estos lleguen a un acuerdo transaccional, dejando de lado la intervención de la justicia.

- m) También podemos señalar que cuando el peatón es responsable de un accidente, terminan incriminando al conductor en un 100 % porque los familiares de la víctima se valieron de recomendaciones e influencias de influyentes personeros de gobierno.
- n) El plan vial que se está dando actualmente en el centro de ciudad es indemne, precario y rústico, donde tanto los ejecutores del plan como los peatones se ponen en conflicto a la hora de su ejecución.
- o) Así mismo en un hecho de tránsito así tenga la responsabilidad el peatón, siempre termina pagando las consecuencias el conductor porque los peritajes, reconstrucciones e investigaciones se las realiza en muchos casos por influencias y recomendaciones de influyentes personeros de gobierno para que en este caso el conductor sea castigado con todo el rigor de la ley, sin embargo de ser el peatón el causante del hecho de tránsito.

4.2 RECOMENDACIONES

Una vez concluido el presente trabajo monográfico, sintetizamos las siguientes recomendaciones :

- El plan vial propuesto debe ser difundido por todos los medios de comunicación vía oral y escrita como televisiva, hasta lograr una concientización ciudadana.
- Se sugiere a las alcaldías y subalcaldías de la urbe paceña desestimar todas las solicitudes de asentamientos en las aceras para el comercio informal. Asimismo las tiendas de abarrotes y negocios similares no deben extender su negocio sobre las aceras, porque dificulta el libre tráfico de peatones. Es a través de mecanismos legales como son las ordenanzas municipales que las alcaldías y subalcaldías deben retirar mercadería que esté ocupando aceras e inclusive parte de la calzada.

- Las aceras, calles y avenidas que son objeto de arreglos, entubamientos, alcantarillas y otros trabajos realizados por la comuna no deben constituirse en peligro para los transeúntes, ya que los promontorios de tierra, piedras y escombros no son recogidos a tiempo y permanecen durante días, semanas y hasta meses en los lugares donde se realizó trabajos. Es por ello también que dentro la modificación del Art. 76 del C.N.T. se insertó la corresponsabilidad de estas instituciones públicas en hechos de tránsito.
- Si sucedió un hecho de tránsito con víctimas fatales debe la división homicidios dependiente de la Policía Nacional enviar peritos par el levantamiento de cadáveres al lugar de los hechos el mismo instante del hecho, ya que las reconstrucciones e inspecciones oculares en muchos casos cuando se realizan después de varios días pueden tergiversar los hechos originales y eventualmente desvirtúan las investigaciones dando lugar a presunciones equívocas que pueden también ala vez conducir a conclusiones también erróneas.
- Los Sindicatos y agrupaciones de transporte público deben organizar cursos de capacitación y orientación entre sus afiliados para que cada uno de sus integrantes puedan asumir el alto grado de responsabilidad que tienen a la hora de conducir un vehículo, aspecto que debe ser coordinado con el Organismo Operativo de Tránsito, reuniones en las que pueden haber representantes de las Juntas Vecinales, pues considero que solo así se puede concertar objetivos afines y con intereses comunes para la población.
- En los establecimientos educativos deben llevarse a cabo también cursos de educación vial, especialmente en cursos inferiores, donde los niños desconocen las normas de tráfico peatonal y muchas veces se convierten en víctimas fáciles en hechos de Tránsito, este nivel de capacitación y concientización tendrá que ser permanente durante toda la gestión escolar.
- En la población rural también deben darse este tipo de formación, ya que producto de la migración campo-ciudad , éstos desconocen las normas del tráfico peatonal en la ciudad y por ende también se convierten en víctimas en hechos de Tránsito.

5. BIBLIOGRAFIA

- BOLIVIA, Ley Nro. 2650 Constitución Política del Estado, del 13 de Abril de 2004, Editorial Gaceta de Bolivia, La Paz – Bolivia 2004.
- Nuevo Código de Procedimiento Penal , Editorial Gaceta Oficial de Bolivia, 1999, La Paz – Bolivia.
- MOSTAJO, Machicado Max. Seminario Taller de Grado, Editorial TEMIS La Paz – Bolivia, 2005.
- BENJAMÍN, Miguel Harb, Derecho Penal, Tomo I Parte General, Edit. Urquizo Ltda., La Paz – Bolivia, 1998.
- SAN MIGUEL, Walker, El Derecho Sancionador en Bolivia
- HURTADO, Alejandro, El Servicio Público.
- Decreto Ley Nro. 10135 Código Nacional de Transito.
- Decreto Supremo Nro. 28710 Reglamento de actividades de los subsectores del Transporte.
- El ABC del policía.
- [www. Google.com](http://www.Google.com)