

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
“FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS”
CARRERA: DERECHO



ACREDITADA POR RESOLUCION
CEUB N° 1126/02

MONOGRAFIA

“PROPUESTA DE NORMATIVA SOBRE LEY DE LA CALZADA QUE NORME LA CIRCULACION PEATONAL”

UNIVERSITARIA:

VERONICA SILVIA LOZA COLLAO

TUTOR ACADEMICO:

Dr. JUAN RAMOS MAMANI

INSTITUCION:

MINISTERIO DE JUSTICIA

“DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS DEL MINISTERIO DE JUSTICIA”

La Paz – Bolivia

2010

DEDICATORIA:

A mí querida y abnegada madre

Dora Collao, a mí querido padre

Rómulo Loza y mis hermanos René, Mary,

*Ángel y Pastor, quienes me apoyaron
siempre hasta la culminación de mis
Estudios y la obtención de mi Licenciatura
en derecho.*

AGRADECIMIENTOS:

A nuestro creador, por darme la vida e iluminar mi camino.

A la facultad de Derecho, de la Universidad Mayor de San Andrés alma mater de mis conocimientos.

A todos los docentes que compartieron sus conocimientos y principios éticos contribuyendo en mi formación profesional.

Al Ministerio de Justicia por darme la oportunidad de poner en práctica mis conocimientos adquiridos.

INDICE GENERAL

PÁGINA

DEDICATORIA.....	
AGRADECIMIENTOS.....	
PRÓLOGO.....	
INTRODUCCIÓN.....	1
1. ELECCION DEL TEMA.....	3
2. JUSTIFICACION DEL TEMA.....	4
3. DELIMITACION DEL TEMA.....	5
3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.....	5
3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	5
3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL.....	6
4. MARCO DE REFERENCIA.....	6
4.1. MARCO TEÓRICO.....	6
4.2. MARCO HISTÓRICO.....	7
4.3. MARCO CONCEPTUAL.....	8
4.4. MARCO JURIDICO.....	9
5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	9
6. OBJETIVOS.....	9
6.1. OBJETIVO GENERAL.....	9
6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	10
7. LEGISLACION COMPARADA.....	10
7.1. CODIGO DE TRANSITO DE LA ARGENTINA.....	10
CAPITULO I	
1.1 OBJETO.....	27

1.2	REGLAS DE LA CIRCULACIÓN	27
1.3	PROHIBICIÓN.....	29
1.4	SEÑALES REGLAMENTARIAS.....	31
1.5	RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR.....	32

CAPÍTULO II

2. NORMAS PARA PEATONES

2.1	DEFINICIÓN.....	33
2.2	DERECHOS DE LOS PEATONES.....	33
2.3	DEBERS DE LOS PEATONES.....	35
2.4	OTRAS PROHIBICIONES.....	36

CAPITULO III

3. ZONA DE INCERTIDUMBRE Y ZONA DE RIESGO.

3.1	DEFINICIÓN.....	38
3.2	ZONA DE INCERTIDUMBRE.....	38
3.3	ZONA DE RIESGO.....	39

CAPITULO IV.

CONCLUSIONES

4.1.	CONCLUSIONES.....	40
4.2.	RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.....	41

	REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	43
--	--------------------------------------	-----------

	ANEXOS.....	45
--	--------------------	-----------

PROLOGO

El trabajo de investigación por la postulante, parte de una preocupación que se presenta dentro el cotidiano andar de los conciudadanos, dentro del tráfico vehicular por la urbe nacional y por los mismos peatones, quienes deben de estar regidos por una norma, ya que se vienen cometiendo por cada uno de los mencionados distintas faltas reglamentarias. Esto debido a la no existencia de una normativa que exija tanto al conductor como al propio peatón.

La propuesta de esta normativa, puede ser una salida frente a este vacío jurídico legal que puede cooperar tanto al Organismo Operativo de Tránsito, como también a todas las instituciones que están ligadas con lo que se refiere a la seguridad ciudadana, en todo caso también dará lugar a la creación de nuevas unidades desconcentradas, quienes estarán preocupadas por estos incidentes de cada día tanto por los conductores como lo dije también del propio peatón de a pie.

Con este trabajo de investigación elaborado por la postulante, tiende a tener una equidad por la justicia frente a dos actores que son las víctimas que en todo caso sería el peatón y el victimario que en su debido caso sería el conductor, pero es de mucha preocupación frente a este hecho y algunas veces resulta todo lo contrario en el momento del juzgamiento, donde por culpa de conocimiento o educación del peatón, la víctima llega a resultar el conductor y el victimario el peatón, es por esto que este estudio de investigación tiene que ser propuesto como un trabajo que aporta a la ciudadanía y a partir de esta investigación, partir para alcanzar una nueva normativa que beneficie en su conjunto a toda la sociedad.

Este trabajo investigativo realizado por la postulante es el pilar frente a tantos vacíos legales existentes dentro la normativa nacional boliviana, es una realidad que se debe combatir, pero con manuscritos que regulen el que hacer de cada ciudadano, no es el fin del trabajo mas al contrario es el inicio para poder seguir encontrando tremendos vacíos legales que hoy por hoy al no existir nuevas normativas que regulen la cotidianidad del conciudadano boliviano, son los resultados de grandes tragedias accidentales dentro las carreteras, el mismo

casco urbano y las provincias, con un resultado trágico en las que se pierden muchas vidas a causa de estos desconocimientos y la adecuada educación vial que debemos recibir todos los ciudadanos para poder evitar todos estos lamentables accidentes.

Como dije anteriormente este trabajo presentado por la postulante sea el pilar y el inicio las nuevas generaciones dedicadas a la investigación y de esta manera poder aportar con tantas ideas al progreso de nuestra nación con una convicción de buena educación según nuestros usos y costumbres.

Dr. Carlos Alberto Laguna C.

***DISEÑO DE LA
MONOGRAFIA***

INTRODUCCIÓN

En el ejercicio de la práctica profesional como egresada de la carrera de Derecho, realizado en el Ministerio de Justicia, en la primera designación de Casas de Justicia, donde tuve la oportunidad de trabajar y estar en contacto directo orientando a la gente que necesita y requiere de una orientación jurídica, y que no cuenta con el respectivo valor económico como para poder contratar los servicios de un profesional del área, fui detectando las diversas necesidades de la población dentro lo que respecta la labor del profesional en derecho y que gracias a la creación de éstas casas de justicia, se fueron subsanando las distintas necesidades de la población de bajos recursos.

Es en este sentido que durante mi permanencia, fui detectando el gran vacío legal dentro lo que respecta del tema a tratar en el desarrollo de mi monografía, como una propuesta frente a toda esta necesidad poblacional, ya que muchas personas acudieron a la institución y que a mi persona me designaron como una de las orientadoras formando parte de este Ministerio en lo que podamos apalear frente a todos aquellos requerimientos jurídicos. Dentro el tema, tuve varios casos sobre atropellos y sobre personas y familiares que reclamaban por sus parientes que estaban reclusos por causa de accidentes vehiculares y que éstos eran ocasionados por distintas causas como las de la imprudencia del conductor, la imprudencia del peatón o por las distintas causas de origen peatonal.

Para poder emprender con esta labor vi la escasa bibliografía nacional y muy poca en realidad como para poder satisfacer las necesidades poblacionales razón por la cual demanda un esfuerzo importante para sistematizar la información existente y poder proponer algunos puntos frente a tantos vacíos legales dentro la normativa nacional y más propiamente respecto al tema demanda hecha por las autoridades competentes como es la Policía Nacional, los profesionales del Derecho y de la misma sociedad.

Es por eso que el presente trabajo de investigación titulada como una **“PROPUESTA DE NORMATIVA SOBRE LEY DE LA CALZADA QUE NORME LA CIRCULACIÓN PEATONAL”**, es una propuesta paliativa, frente a este tremendo vacío legal y que hoy la sociedad en conjunto la reclama y la necesita, para poder por lo menos disminuir tantos accidentes que a diario se vienen dando dentro la población nacional.

Por lo tanto el desarrollo del presente trabajo de investigación presenta los siguientes capítulos:

El Capítulo I, se realiza o presenta el objeto del tema a tratar como son las reglas de la circulación, la prohibición de ésta reglas por las cuales los peatones no deben de circular, como también presenta el tema de una emergencia frente a este hecho, el conocimientos de las señales reglamentarias y transitorias por los peatones, como también la responsabilidad del conductor frente a estas falencias tanto de lo mismos como los del propio peatón.

El capítulo II, se refiere concretamente a las normas del peatón en especial la definición concreta de que es un peatón, los derechos de éstos y los deberes de todos éstos, como también trataremos del tema de otras prohibiciones en las que el peatón debe conocer y respetar la normativa frente a todos estos sucesos accidentales.

El capítulo III, trata en su desarrollo sobre la zona de la incertidumbre y la zona de riesgo, llegando a conocer estos dos grandes conceptos o definiciones en si de estos temas como también en la que debe conocer la sociedad respecto a cuál es la zona de incertidumbre peatonal que la población está obligada a conocer para poder evitar cualquier consecuencia fatal, como así mismo conocer la zona de riesgo frente a estos hechos de accidentes que tiene consecuencias fatales tales

como las de perder su propia vida o quedar en algunos casos con secuelas permanentes como la perdida locomotriz y en algunos casos las secuelas psicológicas a causa de todos estos accidentes vehiculares y que si los hubiesen conocidos todos estos temas tratados en este trabajo de investigación se podrían evitar muchos y muchos accidentes fatales.

El capítulo IV, trata de las conclusiones del tema al que abordaremos y daremos o procuraremos dar soluciones frente a este tema investigado, del mismo modo poder sugerir algunas recomendaciones y sugerencias respecto al tema. Y en el tema de los anexos explicaremos o adjuntaremos toda una estadística de todos aquellos accidentes ocurridos en el país y todos los departamentos.

1. ELECCION DEL TEMA.

“PROPUESTA DE NORMATIVA SOBRE LEY DE LA CALZADA QUE NORME LA CIRCULACIÓN PEATONAL”

2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA.

La naturaleza de este fenómeno es muy compleja, pero que sin embargo es previsible y que poniendo a consideración este trabajo sobre el tema se podría cooperar tanto con el Ministerio de Gobierno como también con la Institución Verde Olivo a través de su Organismo Operativo de tránsito.

En Bolivia uno de los mayores problemas sociales de seguridad vial y de seguridad ciudadana es muy elevado. Tomando en cuenta sobre la seguridad vial, la accidentalidad vial ha ocasionado mas ó menos desde 2000 al 2008, un promedio anual de 944 personas muertas y un promedio anual de 25.727 accidentes y un promedio anual de 10.137 heridos, que entre estos son

accidentes ocurridos en carreteras y en la vía pública, pero principalmente en las carreteras; esto debido a muchos factores como ser el factor humano, el factor de imprudencia peatonal, el factor de condiciones del vehículo o automotor.

Dentro de este aspecto accidental, se debe también al factor peatonal ya que no existe una adecuada educación vial por lo que nos interesa el estudio sobre personas atropelladas ya sean por causas imprudentes del conductor o en mucho de los casos por los peatones estas cifras de atropellados alcanza a un total de 4.555 víctimas por año tomando en cuenta estos sucesos a partir del año 2000 al 2008; la causa de estos hechos accidentales es por imprudencia ocasionada por la ciudadanía por no conocer el debido uso de la calzada y que en muchos casos el conductor es el único responsable de los tantos accidentes ocurridos en el país, por otra parte es el total desconocimiento por parte de la población el Código de Transito, e incluso los mismos efectivos policiales no conocen a cabalidad el Código de Transito y su Reglamentación, por lo que al desconocer el contenido de esta normativa por parte de la ciudadanía, se vienen ocasionando distintos tipos de accidentes vehiculares.

Por otro lado la falta de coercitividad por parte de las autoridades encargadas para el control tanto de los motorizados, y al propio conductor, hacen que éstos sean los causantes de distintos accidentes e incluso muy fatales donde se pierden muchas vidas humanas, otro de los factores es la falta de Nuevas Normas que regulen a la sociedad y mas en la sociedad que esta dedicada al rubro del transporte, es así que viendo la necesidad de una nueva normativa que regule al peatón , tuve que tomar este tema de investigación y proponer mediante este trabajo, para que pueda ser considerado como una propuesta que pueda apalear estos tipos de accidentes mas concretamente dedicados al tema peatonal sobre el uso de la calzada.

El tema es de una urgente necesidad de una normativa, de la que en otros países ya esta regulada esta Ley sobre la calzada, y dentro de nuestra población nacional se viene reclamando la existencia de esta Ley, tanto por los dirigentes del transporte automotor, como las propias autoridades policiales ya que a diario se

van ocasionando distintos tipos de accidentes con consecuencias fatales, en el marco normativo del Estado Boliviano, aún no existe la Ley de la Calzada y que es necesaria puesto que muchas personas a la falta de esta normativa se encuentran recluidos en los distintos penales, ya que fueron los protagonistas directos o indirectos de muchos accidentes, y a la falta de esta normativa se encuentran injustamente recluidos en distintos penales del país, y algunos que hasta la fecha no fueron aún juzgados y se encuentran detenidos preventivamente.

El tema es de mucha importancia, tanto para la autoridad gubernamental, el transportista, la autoridad competente respecto al tema y para el propio ciudadano ya que es el primer infractor y principal actor de un posible accidente y que no tiene la debida precaución frente a su misma seguridad personal que incluso puede derivar en la perdida de su propia existencia.

Por todos estos datos accidentales y la propia convivencia de mi persona con la realidad circundante, me propuse investigar sobre el tema y dar una propuesta mediante este trabajo, es un aporte substancial para poder educar al conciudadano boliviano y de esta forma podernos educar más aún respecto a los accidentes vehiculares, y sus consecuencias fatales.

También tomo en cuenta en este trabajo, la ausencia de principios de conducta responsable en la sociedad respecto al transito a nivel escolar, y que mas bien hoy está tomando conciencia y la iniciativa educacional mediante los mismos escolares dentro del municipio de La Paz, pero esta educación vial hacia la sociedad debería de hacerse permanentemente dirigida hacia toda la población, así de esta forma como conocedores de los resultados a los que se podría arribar , la población misma ya tendría el sumo cuidado de no infringir en distintas faltas y anomalías personales.

Es ésta entonces la iniciativa que me llevó a investigar el tema y proponer una salida alterna frente a este hecho, proporcionando el trabajo de la monografía como una base de este estudio tan necesario para la población nacional.

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE MONOGRAFÍA

3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.

Este trabajo de investigación permitirá el análisis y la propuesta en el campo legal o jurídico, principalmente de la legislación de la administración operativa vehicular hecha por el Organismo Operativo de Transito. Analizando los casos ocasionados, por el mal uso de la calzada.

3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL

Dentro del estudio realizado tomaremos como marco de referencia a la ciudad de La Paz, ya que en este departamento es donde existe muchos mas atropellados, llegando un total promedio por año de 2385 victimas por esta causa .Y partir de esta base para poder aplicarla en los demás departamentos donde su promedio de atropellados oscila de 280 a 1200 promedio anual.

3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Tomaremos en cuenta los atropellos, con los datos estadísticos mas recientes comprendidos entre los periodos de 2005 al 2008, esto debido a que los accidentes su citados por esta cusa, por lo que no podremos tomar como referencia los datos del año pasado ya que todavía no se encuentra una verdadera y real información respecto al tema.

4. BALANCE DE LA CUESTIÓN O MARCO TEÓRICO O DE REFERENCIA

4.1 MARCO TEÓRICO

El Ministerio de Gobierno es el ente encargado de poder encontrar soluciones al respecto del tema, ya que este trabaja directamente con el organismo de la Policía Nacional. Pero también el Ministerio de Justicia esta en relación indirecta y de poder apoyar a todos los trabajos o las propuestas

de nuevas normativas para poder dar solución a distintos conflictos de la sociedad por distintos motivos, razón por la que en este Ministerio y durante el periodo de realización de mi trabajo dirigido; tuve que orientar a distintas personas que acudieron en post- de una correcta orientación respecto al tema ya que los usuarios llegan a estas dependencias por distintas causas y dentro de esta causa se tuvo que atender a muchas de este tipo, ya que algunos de sus familiares fueron víctimas por atropellamiento vehicular y contrariamente, muchas esposas de algunos conductores, vinieron a pedir apoyo jurídico u orientación respecto al tema mencionado, ya que sus esposos o familiares se encuentran recluidos por causa injusta frente a este hecho.

También podemos indicar que dentro de las funciones del Ministerio de Justicia mediante el Decreto Supremo 29894, Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, es la de dar a conocer o proporcionar al Ejecutivo y al Legislativo propuestas de Leyes, Decretos, Decretos Ley y Reglamentaciones, como sugerencias para que estas puedan ser aprobadas y puedan regular de esta manera de acuerdo a la constitución política del estado y complementar los tremendos vacíos legales que aún persisten en la normativa boliviana. Por lo tanto, este trabajo de investigación, pueda ser de beneficio para las Instituciones; como una base fundamental para la sugerencia al Legislativo, y de esta manera poder trabajar sobre una base sólida y poder modificarla y reglamentarla, de esta manera poder contar con una propuesta seria respecto al vacío legal referente al Uso de la Calzada y de poderla tomar como una propuesta de Ley de la Calzada.

4.2 MARCO HISTORICO

El Organismo Operativo de Transito, cuenta con una normativa aprobada y promulgada desde el año 1973, desde esa fecha hasta el presente no se ha

modificado en ninguno de sus artículos de este código, llegando a ser esta norma un tanto obsoleta y que debe ser atendida y modificada en varios de sus artículos, puesto que el crecimiento poblacional desde esa fecha a la actualidad aumento por lo menos en un 80 % de crecimiento poblacional y mucho mas el crecimiento del parque Automotor, razón por la cual muchos de los ciudadanos al no encontrar fuentes de trabajo se dedican al gremio de la conducción ya que para este gremio no se necesita ni ser bachiller, pero es tan herrada la ideología de las Autoridades que permite a cualquier persona la conducción de estos vehículos, y es donde debería haber muchas mas exigencias para este trabajo ya que dependen de éstos muchas vidas en el momento de ser transportados bajo la responsabilidad de éstos o por otro lado la libre circulación de un peatón en las distintas calles de nuestras ciudades y por no conocer las reglas sobre el Trafico Vehicular, son causantes de muchos accidentes y muchos de ellos por imprudencia y por falta de educación vial y extra vehicular.

Es por esto que el año 2008 con la llegada del gobierno de turno, se hizo apenas una modificación al este código de transito, pese a que se la elevó a rango de Ley, porque anteriormente estaba reconocida solamente como un Decreto Ley. Pero pese a este cambio, el actual Código de Transito tiene que ser reformado tanto en el mismo cuerpo normativo como en su Reglamentación, o por lo menos crear otras nuevas normativas que complementen este Código, ya que hace falta permanentemente distintos cambios porque la sociedad va creciendo día a día y con éstos deberían crecer la educación respecto a este tema y otros que hasta la fecha no fueron tratados, así por ejemplo la implementación de GPS dentro del organismo operativo de transito para poder medir algunos aspectos de prevención accidental. Como también podemos citar otra de las necesidades dentro del cambio de esta normativa, la permanente educación hacia la ciudadanía mediante spots publicitarios y otros medios de comunicación, estos y otros temas mas son de relativa importancia como para poder modificar el actual código de transito o por lo menos otorgar a

este organismo nuevas propuestas de normativas que regulen y eduquen al ciudadano boliviano.

4.3. MARCO CONCEPTUAL.

- **Calzada.** Camino empedrado y cómodo por su anchura, dice la real academia, que por calzada se entiende, n las poblaciones de nuestro tiempo, la parte central de las calles, la destinada a la circulación de los vehículos; ya este empedrada, asfaltada o simplemente apisonada su tierra.¹
- **Peatón.** Peón o quien anda a pie, especialmente por las calles o caminos. En las grandes ciudades, los peatones están prohibidos o sometidos a ciertas restricciones en cuanto a los lugares y momento de cruce de las vías públicas. Además, en materia de accidentes de circulación, los transeúntes o viandantes, pierden derecho a la

1. CABANELLAS, Guillermo "DiccionariodeDerechoUsual" Edit.Heliasta, 7ªedición 1972, Pág.320.

2. CABANELLAS, Guillermo "DiccionariodeDerechoUsual" Edit.Heliasta, 7ªedición 1972, Pág.260.

indemnización por inobservancia de las reglas establecidas sobre el tránsito de peatones².

- **Seguridad.** Exención de peligro o daño³.
- **Vía.** Camino, carretera, calle, carril⁴.
- **Vial.** Relacionado con una vía⁵.

4.4 MARCO JURIDICO.

Se utilizará las siguientes normas jurídicas.

- La Constitución Política del Estado
- Ley 3988 Código de Transito y su Reglamento.
- Decreto Supremo 29894 Estructura Organizacional del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional.

5. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

¿Será necesario la actualización de todas las normas de Transito vehicular, como el peatonal en el estado Boliviano?

¿Será que estas disposiciones legales son ambiguas y alejadas de la realidad y que se dieron en diferentes momentos históricos que dio origen a la inadecuada organización de los tribunales?

6. OBJETIVOS.

6.1. OBEJTIVO GENERAL.

Elaborar un proyecto de Ley de Calzada, que norme y regule la circulación peatonal sobre calles, avenidas, autopistas y carreteras.

6.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.

- Definir las condiciones mínimas necesarias para la circulación de los peatones por las distintas vías.

4. CABANELLAS, Guillermo"DiccionariodeDerechoUsual"Edit.Heliasta, 7ªedición 1972, Pág.391.

5. CABANELLAS, Guillermo"DiccionariodeDerechoUsual"Edit.Heliasta, 7ªedición 1972, Pág.395

- Implementar permanentemente la educación vial dentro de nuestra sociedad.

- Dar a difundir la educación sobre conducción dentro el Organismo Operativo de tránsito.

7. LEGISLACION COMPARADA

7.1. CODIGO DE TRANSITO DE LA ARGENTINA.

LEY DE TRANSITO

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

CAPITULO UNICO

ARTICULO 1.-AMBITO DE LA APLICACION. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales.

ARTICULO 2.-COMPETENCIA. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley los organismos nacionales provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

El Poder Ejecutivo nacional concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen. Asimismo, podrá asignar las funciones de prevención y control del tránsito en las rutas nacionales y otros espacios del dominio público nacional a

Gendarmería Nacional y otros organismos existentes, sin que el ejercicio de tales funciones desconozca o alteren las jurisdicciones locales.

La autoridad correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente, específicas circunstancias locales.

Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, al ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en el párrafo precedente, no debe alterar el espíritu de esta ley, preservando su unicidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, estas normas sobre uso de la vía pública deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio, como requisito para su validez.

ARTICULO 3.-GARANTIA DE TRANSITO. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por esta ley u ordenados por juez competente.

ARTICULO 4.-CONVENIOS MULTINACIONALES. Las convenciones internacionales sobre tránsito vigentes en la República, son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación por el territorio nacional, y a las demás circunstancias que contemplen, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

ARTICULO 5.-DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

a) Automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;

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

c) Autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;

d) Autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;

e) Baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retro reflectora de luz, que se pone como marca de advertencia;

f) Banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;

g) Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas;

h) Calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;

i) Camino: una vía rural de circulación;

j) Camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500

Kilogramos de peso total;

k) Camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;

l) Carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;

l) Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;

m) Concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía

Mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;

n) Maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

ñ) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. De cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;

o) Ómnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;

p) Parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;

q) Paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;

r) Peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;

s) Semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;

t) Senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;

u) Servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;

v) Vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;

w) Vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;

x) Vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;

y) Vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;

z) Zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;

z') Zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

CAPITULO UNICO

ARTICULO 6.-CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. Créase el Consejo Federal de Seguridad Vial que estará integrado por todas las provincias, el gobierno federal y la Capital Federal.

Su misión es propender a la armonización de intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de obtener la mayor eficacia en el logro de los objetivos de esta ley.

Se invitará a participar en calidad de asesores a las entidades federadas de mayor grado, que representen a los sectores de la actividad privada más directamente vinculados a la materia.

ARTICULO 7.-FUNCIONES. El Consejo tendrá por funciones:

- a) Proponer políticas de prevención de accidentes;
- b) Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta ley;
- c) Alentar y desarrollar la educación vial;
- d) Organizar cursos y seminarios para la capacitación de técnicos y funcionarios;
- e) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.
- f) Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación;
- g) Armonizar las acciones interjurisdiccionales;
- h) Impulsar la ejecución de sus decisiones;
- i) Instrumentar el intercambio de técnicos entre la Nación, las provincias y las municipalidades.
- j) Promover la creación de organismos provinciales multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada;
- k) Fomentar y desarrollar la investigación accidente lógica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones;
- l) Actualizar permanentemente el Código Uniforme de Señalización y controlar su aplicación.

ARTICULO 8.-REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO. Créase el Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, el que dependerá y funcionará en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, debiendo coordinar su actividad con el Consejo Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho a su uso.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil a los fines de la presente ley, deben comunicarse de inmediato a este Registro, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado a la materia.

Llevará además estadística accidento lógica, de seguros y datos del parque vehicular.

Adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información, y sea lo suficientemente ágil a los efectos de no producir demoras en los trámites, asegurando al mismo tiempo contar con un registro actualizado. Elaborar anualmente su presupuesto de gastos y de recursos.

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PÚBLICA

CAPITULO I

Capacitación

ARTICULO 9.-EDUCACION VIAL. Amplíense los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción;
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.

ARTICULO 10.-CURSOS DE CAPACITACION. A los fines de esta Ley, los funcionarios a cargo de su aplicación y de la comprobación de faltas deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

ARTICULO 11.-EIDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;
- d) Doce años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor;

Las autoridades jurisdiccionales pueden establecer en razón de fundadas características locales, excepciones a las edades mínimas para conducir, las que

sólo serán válidas con relación al tipo de vehículo y a las zonas o vías que determinen en el ámbito de su jurisdicción.

ARTICULO 12.-ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos:

- a) Poseer habilitación de la autoridad local;
- b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por dos años revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;
- c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado;
- d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza;
- e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de seis meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;
- f) No tener personal, socios o directivos vinculados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

CAPITULO II

Licencia de Conductor

ARTICULO 13.-CARACTERISTICAS. Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a lo siguiente:

- a) Las licencias otorgadas por municipalidades u organismos provinciales, en base a los requisitos establecidos en el ARTÍCULO 14, habilitará a conducir en todas las calles y caminos de la República;
- b) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos;
- c) A partir de la edad de 65 años se reducirá la validez. La autoridad expedidora determinará según los casos los períodos de vigencia de las mismas;
- d) Los conductores que obtengan su licencia por primera vez, deberán conducir durante los primeros seis meses llevando bien visible, tanto adelante como detrás del vehículo que conduce, el distintivo que identifique su condición de principiante;
- e) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones;
- f) La Nación será competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional, pudiendo delegar por convenio tal facultad en las provincias.

El otorgamiento de licencias de conductor en infracción a las normas de esta ley y su reglamentación, hará pasible al o a los funcionarios que las extiendan, de las responsabilidades contempladas en el ARTICULO 1.112 del Código Civil, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

ARTICULO 14.-REQUISITOS.

- a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:
 - 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir.
 - 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación.

3. Un examen médico psicofísico que comprenderá:

Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica.

4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos.

5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental.

6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases:

6.1. Simulador de manejo conductivo.

6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.

6.3. Conducción en área urbana de tránsito medio.

6.4. Conducción nocturna.

Las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia habilitante específica; asimismo, para la obtención de la licencia profesional a conceder a minusválidos, se requerirá poseer la habilitación para conducir vehículos particulares con una antigüedad de dos años.

b) La Nación, a través del organismo nacional competente, exigirá a los conductores de vehículos de transporte interjurisdiccional además de lo establecido en el inciso a) del presente ARTICULO, todo aquel requisito que sea inherente al servicio específico de que se trate.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

ARTICULO 15-CONTENIDO. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

- a) Número en coincidencia con el de la matrícula de identidad del titular;
- b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;
- c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos que lo habilita a conducir;
- d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido se incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares;
- e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor;
- f) Grupo y factor sanguíneo del titular.
- g) A pedido del titular de la licencia se hará constar su voluntad de ser donante de órganos en caso de muerte.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito.

ARTÍCULO 16.- CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

ARTICULO 17.-MENORES. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al ARTICULO 11, deben ser autorizados por su representante legal, cuya retractación implica, para la autoridad de expedición de la habilitación, la obligación de anular la licencia y disponer su secuestro si no hubiere sido devuelta.

ARTICULO 18.-MODIFICACION DE DATOS. El titular de una licencia de conductor debe denunciar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los 90 días de producido el cambio no denunciado.

ARTICULO 19.-SUSPENSION POR INEPTITUD. La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender la licencia de conductor cuando ha comprobado la

inadecuación de la condición psicofísica actual del titular con la que debería tener reglamentariamente.

El ex-titular puede solicitar la renovación de la licencia, debiendo aprobar los nuevos exámenes requeridos.

ARTICULO 20.-CONDUCTOR PROFECIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales.

Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

TITULO IV

LA VIA PÚBLICA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21.-ESTRUCTURA VIAL. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública, debe ajustarse a las normas básicas de seguridad vial, propendiendo a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas u otra asistencia ortopédica.

Cuando la infraestructura no pueda adaptarse a las necesidades de la circulación, ésta deberá desenvolverse en las condiciones de seguridad preventiva que imponen las circunstancias actuales.

En autopistas, semiautopistas y demás caminos que establezca la reglamentación, se instalarán en las condiciones que la misma determina, sistemas de comunicación para que el usuario requiera los auxilios que necesite y para otros usos de emergencia.

En los cruces ferro-viales a nivel de jurisdicción federal, se aplican las normas reglamentarias de la Nación, cuya autoridad de aplicación determina las condiciones del cruce hasta los 50 metros de cada lado de las respectivas líneas de detención.

El organismo o entidad que autorice o introduzca modificaciones en las condiciones de seguridad de un cruce ferro-vial, debe implementar

simultáneamente las medidas de prevención exigidas por la reglamentación para las nuevas condiciones.

ARTICULO 22.- La vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Sólo son exigibles al usuario las reglas de circulación, expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizada por la autoridad competente, debe ser autorizada por ella.

A todos los efectos de señalización, velocidad y uso de la vía pública, en relación a los cruces con el ferrocarril, será de aplicación la presente ley en zonas comprendidas hasta los 50 metros a cada lado de las respectivas líneas de detención.

ARTICULO 23.-OBSTACULOS. Cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito.

Toda obra en la vía pública destinada a reconstruir o mejorar la misma, o a la instalación o reparación de servicios, ya sea en zona rural o urbana y en la calzada o acera, debe contar con la autorización previa del ente competente, debiendo colocarse antes del comienzo de las obras los dispositivos de advertencia establecidos en el Sistema Uniforme de Señalamiento.

Cuando por razones de urgencia en la reparación del servicio no pueda efectuarse el pedido de autorización correspondiente, la empresa que realiza las obras,

también deberá instalar los dispositivos indicados en el Sistema Uniforme de Señalamiento Vial, conforme a la obra que se lleve a cabo.

Durante la ejecución de obras en la vía pública debe preverse paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas y no presente perjuicio o riesgo. Igualmente se deberá asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la zona en obra.

El señalamiento necesario, los desvíos y las reparaciones no efectuadas en los plazos convenidos por los responsables, serán llevados a cabo por el organismo con competencia sobre la vía pública o la empresa que éste designe, con cargo a aquéllos, sin perjuicio de las sanciones que se establezcan en la reglamentación por los incumplimientos.

ARTICULO 24.-PLANIFICACIÓN URBANA La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, puede fijar en zona urbana, dando preferencia al transporte colectivo y procurando su desarrollo:

- a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos del transporte público de pasajeros o de carga.
- b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas y producir los desvíos pertinentes;
- c) Estacionamiento alternado u otra modalidad según lugar, forma o fiscalización.

Debe propenderse a la creación de entes multijurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte en ámbitos geográficos, comunes con distintas competencias.

ARTICULO 25.-RESTRICCIONES AL DOMINIO. Es obligatorio para propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

- a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores necesarios al tránsito;
- b) No colocar luces ni carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;
- c) Mantener en condiciones de seguridad, toldos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;
- d) No evacuar a la vía aguas servidas, ni dejar las cosas o desperdicios en lugares no autorizados;
- e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;
- f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:
 - 1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento ni dar ilusión del mismo;
 - 2. Estar a una distancia de la vía y entre sí relacionada con la velocidad máxima admitida;
 - 3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos;
- g) Tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona del camino.

ARTICULO 26.-PUBLICIDAD EN LA VIA PÚBLICA. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, sin excepciones, sólo podrán tener la siguiente ubicación respecto de la vía pública:

a) En zona rural, autopistas y semiautopistas deben estar fuera de la zona de seguridad, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;

b) En zona urbana, pueden estar sobre la acera y calzada. En este último caso, sólo por arriba de las señales del tránsito, obras viales y de iluminación. El permiso lo otorga previamente la autoridad local, teniendo especialmente en cuenta la seguridad del usuario.

c) En ningún caso se podrán utilizar como soporte los árboles, ni los elementos ya existentes de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este ARTICULO y al anterior y gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

ARTICULO 27.-CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente.

Siempre que no constituyan obstáculo o peligro para la normal fluidez del tránsito, se autorizarán construcciones permanentes en la zona de camino, con las medidas de seguridad para el usuario, a los siguientes fines:

a) Estaciones de cobro de peajes y de control de cargas y dimensiones de vehículos;

b) Obras básicas para la infraestructura vial;

c) Obras básicas para el funcionamiento de servicios esenciales.

La autoridad vial competente podrá autorizar construcciones permanentes utilizando el espacio aéreo de la zona de camino, montadas sobre estructuras

seguras y que no representen un peligro para el tránsito. A efectos de no entorpecer la circulación, el

ente vial competente deberá fijar las alturas libres entre la rasante del camino y las construcciones a ejecutar. Para este tipo de edificaciones se podrán autorizar desvíos y playas de estacionamiento fuera de las zonas de caminos.

La edificación de oficinas o locales para puestos de primeros auxilios, comunicaciones o abastecimientos, deberá ser prevista al formularse el proyecto de las rutas.

Para aquellos caminos con construcciones existentes, el ente vial competente deberá estudiar y aplicar las medidas pertinentes persiguiendo la obtención de las máximas garantías de seguridad al usuario.

No será permitida la instalación de puestos de control de tránsito permanentes en las zonas de caminos, debiendo transformarse los existentes en puestos de primeros auxilios o de comunicaciones, siempre que no se los considere un obstáculo para el tránsito y la seguridad del usuario.

CAPITULO I

OBJETO

1.1. OBJETO.

Dentro del objeto de esta propuesta de normativa, debemos tomar en cuenta los siguientes objetivos para la ciudadanía en general.

1.1.1. Proponer políticas de prevención de accidentes.

1.1.2. Aconsejar medidas de interés general según los fines de esta propuesta normativa.

1.1.3. Alentar y desarrollar la educación vial.

- 1.1.4. Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales y propiciar la modificación de las mismas cuando los estudios realizados así lo aconsejen.
- 1.1.5. Propender a la unicidad y actualización de las normas y criterios de aplicación.
- 1.1.6. Armonizar las acciones interjurisdiccionales e interdepartamentales.
- 1.1.7. Promover la creación de organismos departamentales.
Multidisciplinarios de coordinación en la materia, dando participación a la actividad privada.
- 1.1.8. Fomentar y desarrollar la investigación accidento lógica, promoviendo la implementación de las medidas que resulten de sus conclusiones.

1.2. REGLAS DE LA CIRCULACIÓN. DEFINICIÓN.

Circulación es el movimiento de peatones, vehículos, y semovientes por la vía pública.

1.2.1. PRIORIDAD NORMATIVA.

En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad competente o aplicación, las señales del tránsito y las normas legales, especificadas por cada municipio en ese orden de prioridad.

1.2.2. EXHIBICION DE DOCUMENTOS.

Al solo requerimiento de la autoridad competente se debe presentar la licencia de conducir y demás documentación pertinentes al vehículo que conduce. la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley y la normativa la contemple.

1.2.3. PEATONES Y DICAPACITADOS.

Los peatones transitarán

1.2.3.1. En zona urbana:

1.2.3.1.1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin.

1.2.3.1.2. En las intersecciones, por la senda peatonal debidamente demarcada por la línea cebra.

1.2.3.1.3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo por el lado izquierdo del mismo debiendo aparecer por detrás del mismo vehículo y fijándose a ambos lados para poder cruzar, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo;

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación del código de tránsito y su reglamento.

1.2.3.1.4. Queda terminantemente prohibido la circulación de un peatón en avenidas, y autopistas, debiendo hacerlas en los espacios destinados para este fin.

1.2.3.2. En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.

El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, denominadas también como pasarelas; el uso de ellas es de forma obligatoria para atravesar la calzada.

1.2.4. CONDICIONES PARA CIRCULAR. Los conductores deben:

1.2.4.1. Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en perfectas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el ARTÍCULO 17 de la Ley 3988.

1.2.4.2. En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra debe ser advertida previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito.

Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

1.2.4.3. Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón.

1.3. PROHIBICIÓN.

Está prohibido en la vía pública:

1.3.1. Conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, en estado de intoxicación alcohólica o habiendo tomado estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir.

1.3.2. Ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello.

1.3.3. A los vehículos, circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia.

1.3.4. Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.

1.3.5. A los menores de 18 años conducir ciclomotores en zonas céntricas, de gran concentración de vehículos o vías rápidas.

1.3.6. Obstruir el paso legítimo de peatones en la zona designada para el uso de éste, avanzando sobre ella, aun con derecho a hacerlo, si del

otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente que permita su despeje del peatón.

1.3.7. Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garaje o de una calle sin salida respetando al peatón si es que éste se encuentra cruzando la boca calle o de lo mencionado.

1.3.8. La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia.

1.3.9. En curvas, encrucijadas y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria y detenerse en plena calzada para poder recoger un pasajero.

1.3.10. Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de circunstancia, en cualquier tipo de vehículo;

1.3.11. Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada

1.3.12. Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada o la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de productos en zona alguna del camino.

1.3.13. Conducir utilizando auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continua;

1.3.14. Circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches sobresalientes, o cualquier otro elemento que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública o del peatón.

1.4. SEÑALES REGLAMENTARIAS.

Al estacionar, parar o detenerse, así como para salir del estacionamiento, partir o retomar la marcha, el conductor deberá anunciar su intención por medio de las señales reglamentarias, observando las máximas precauciones de seguridad y la visibilidad permanente que no cruce ningún peatón en el momento de la maniobra.

1.4.1. Visibilidad,

La señal de tránsito será colocada en posición que sea perfectamente visible de día y de noche y a distancias compatibles con la seguridad de la circulación peatonal y del propio vehículo previniendo los riesgos que pudieran tener.

1.4.2. Franjas de paso.

Los lugares de paso destinados a los peatones, deberán ser señalizados por medio de franjas demarcadas en la propia calzada con líneas cebra, del mismo modo deberán ser marcadas con líneas verticales paralelas a la calle con líneas rojas fosforescentes de color rojo advirtiendo que esa no es la línea del cruce peatonal.

1.4.3. Señalización de locales.

Las entradas y salidas de guarda de vehículos deberán ser debidamente señalizadas para poder tener una mejor precaución frente al tránsito de estos por los peatones.

1.4.4. Obstáculos.

Toda obra, obstáculo o peligro de circulación vehicular y peatonal, deberá ser inmediatamente señalizada, para poder evitar el accidente a consecuencia de éstos.

1.4.5. Responsabilidad de la señalización, la señalización de las vías rurales es de estricta responsabilidad del servicio nacional de caminos, y en las vías urbanas son de estricta responsabilidad de las Alcaldías Municipales y de la policía de tránsito, quienes deberán ser las responsables de cualquier consecuencia fatal.

1.4.6. Sistema de señalización.

Únicamente será admitida en las vías públicas el sistema de señalización adoptado por la presente propuesta y el manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras.

1.5. RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR.

Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez, o cuando las condiciones de salud físico-mentales no permitan la normal y segura conducción, siendo de plena responsabilidad de éste por conducir bajo efecto de lo mencionado.

1.5.1. INFORMACION

Los conductores tienen la obligación ineludible de dar parte o informar, inmediatamente, a la autoridad competente más cercana, de todos los casos de accidente, atropellos o infracciones, y estipuladas bajo ley.

1.5.2. RESPONSABILIDAD

Cuando el accidente ocurra en una bocacalle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo, se dice o presume que la culpabilidad es la del conductor.

CAPITULO II

NORMAS PARA PEATONES

2.1. DEFINICIÓN.

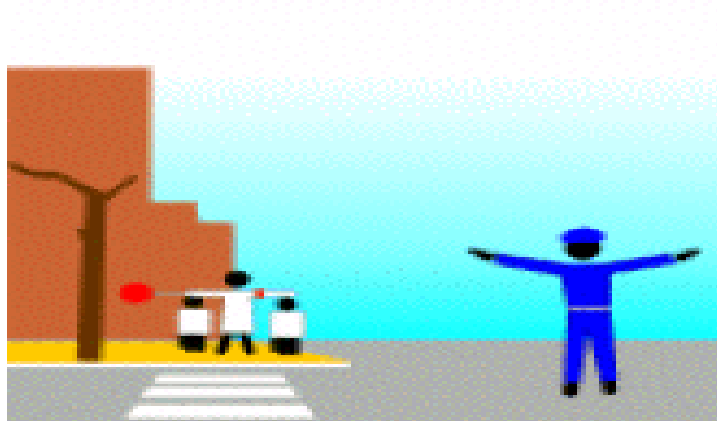
Todos los peatones tienen preferencia de paso aunque estuviesen haciendo mal uso de las vías, sin embargo para evitar accidentes deben observar y cumplir con las normas de circulación, ya que los peatones no solo son víctimas de los accidentes sino muchas veces son causantes de los mismos, así lo señalan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

2.2. DERECHOS DE LOS PEATONES.

2.2.1. PRIORIDAD.

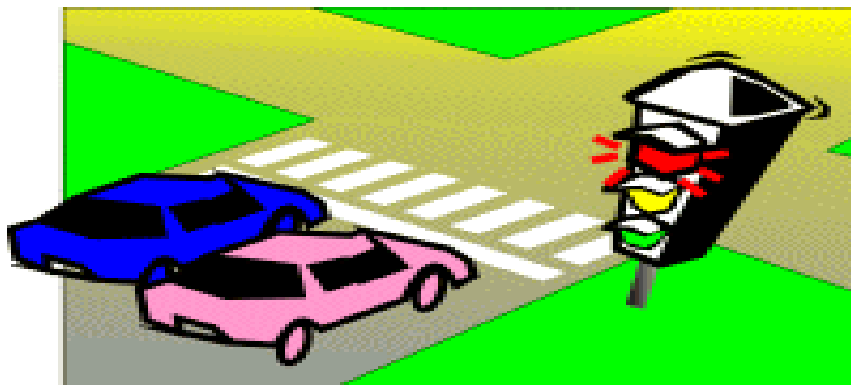
Generalmente en los sitios donde no haya policía o semáforo regulando el tránsito todo peatón antes de cruzar la calle, no obstante de que tiene preferencia de paso, con relación a los vehículos, se cerciorará de que no

exista peligro o riesgo para su persona. Y deberá hacerlo por la línea de seguridad.



2.2.2. PRECAUCIÓN OBLIGADA.

El conductor de un vehículo al acercarse a una zona o franja de seguridad, demarcada o imaginaria, esta obligado a reducir la velocidad del vehículo y, a detenerse si el paso de peatones así lo exige. Todo peatón tiene preferencia de paso sobre el vehículo que gira. Legalmente, si iniciado el cruce reglamentario se produjera un cambio de señal en el semáforo, el peatón tiene derecho de continuar su marcha hasta completar el cruce, estando obligados los conductores a respetar este derecho.



2.3. DEBERES DE LOS PEATONES.

2.3.1. DEBER PARA CIRCULACIÓN EN CARRETERA

En los caminos y vías rurales es prohibida al peatón circular por las bermas. Sin embargo cuando obligatoriamente tenga que hacerlo, por no existir otros lugares, circulará por el lado izquierdo de la vía o sea en sentido contrario a la circulación de los vehículos.

2.3.2. DEBERES PARA CIRCULACION EN CIUDADES

2.3.2.1. En las ciudades y poblaciones.

Los peatones circularán por las aceras conservando su derecha y evitando en lo posible el uso de la calzada. En los lugares donde no haya aceras, o sean muy angostas, podrán usar la calzada, pero circularán uno detrás de otro y de ningún modo en grupos.

2.3.2.2. El cruce de la calzada.

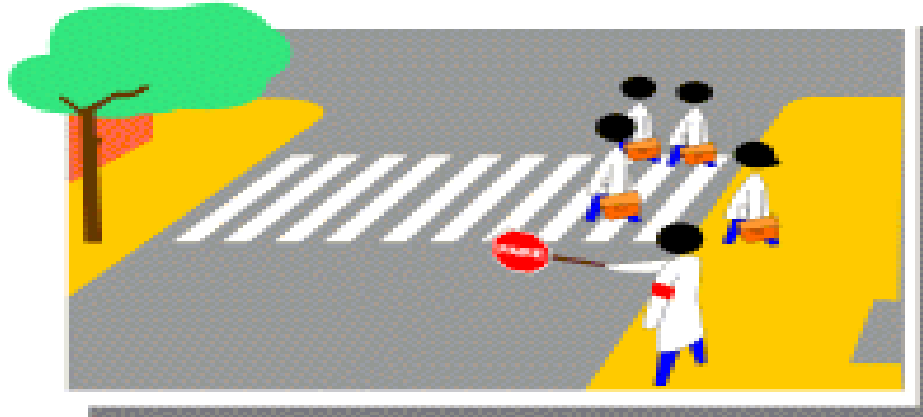
Lo hará en forma perpendicular al eje de la misma y verificando previamente si no existe peligro o riesgo para su persona por la proximidad de un vehículo. Todo peatón debe mirar siempre a ambos lados de la calzada antes de cruzar por la misma y será de estricta responsabilidad del peatón cruzar en dicho lugar.

2.3.2.3 Paso de peatones.

Para cruzar una calle o avenida, el peatón solamente podrá hacerlo por los pasos para peatones que podrán estar demarcados o no, ser elevados o subterráneos, zona en la cual tiene 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.

2.3.2.4 Obedecer y respetar las señales.

Al cruzar la calle o avenida por los pasos de peatones, donde el tránsito esté regulado por un Policía o por un semáforo, respetarán las señales, no pudiendo iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que no se le dé la señal respectiva. La infracción de esta norma crea la presunción de culpabilidad del peatón.



2.4 OTRAS PROHIBICIONES.

2.4.1. Prohibición de cruce de calzada en forma diagonal.

Está prohibido a los peatones cruzar la calzada en forma diagonal, bajar de la acera intempestivamente o cruzar la calzada a la carrera, así mismo detenerse en plena calzada. La infracción de estas reglas crea la presunción de culpabilidad del peatón.

2.4.2 Prohibición de juegos en vías públicas.

Está terminantemente prohibido a los peatones, especialmente a los niños, bajo la responsabilidad de los padres o encargados, convertir las vías públicas en campos deportivos para efectuar carreras, juegos de pelota o cualquier otra distracción que signifique peligro para la circulación pública, siendo en este caso

el único responsable el infractor o peatón, bajo responsabilidad del padre o tutor.

2.4.3 En la vía.

Queda terminantemente prohibido a toda persona situarse en plena calzada con el objeto de solicitar ayuda o colectas públicas a los conductores, ofrecer en venta periódicos, loterías, revistas o cualquier otra mercancía o para tratar de detener un vehículo con el propósito de tomar sus servicios. En caso de ser investidos serán de plena responsabilidad por parte de estos infractores.

2.4.4. Ascenso y descenso.

Queda terminantemente prohibido a los peatones subir o bajar de los vehículos por el lado de la calzada, cuando estén en movimiento, colocarse en las pisaderas, parachoques o colgarse de la carrocería. Se presume la responsabilidad del peatón en caso de infracción a estas reglas. Todo pasajero debe subir o bajar solamente en las paradas asignadas.

2.4.5. Circulación de peatones en puentes.

Los peatones circularán en los puentes por las zonas o veredas que se les haya reservado para este efecto y en todo caso, efectuar el cruce solamente cuando no haya peligro por la presencia de algún vehículo, siendo de plena responsabilidad del peatón la infracción de este punto.

2.4.6. Cruzar la calzada en media cuadra.

Está prohibido a los peatones cruzar la calzada en media cuadra, y si es sorprendido por un congestionamiento de vehículos, manténgase inmóvil, así el conductor estará en mejores

condiciones para evitar accidentes. Del mismo modo es responsabilidad del peatón infringir esta disposición.

CAPITULO III

ZONA DE INCERTIDUMBRE Y ZONA DE RIESGO.

3.1. DEFINICIÓN.

La zona de incertidumbre, es aquella zona de duda o de perplejidad, es la denominada zona de inseguridad.

La zona de riesgo es aquella zona en la que existe una probabilidad de contingencia, o de un daño o un peligro mayor.

3.2. ZONA DE INCERTIDUMBRE.

Todos los peatones o vehículos que circulan por las vías públicas están rodeados de un espacio o zona hacia donde pueden desplazarse de un modo imprevisto; esto se llama zona de incertidumbre.

Por ejemplo: cuando un peatón está cruzando la calzada, se encuentra rodeado por delante y por detrás de una zona de incertidumbre, que es peligrosa para el conductor, puesto que el peatón puede tener una reacción imprevista tanto hacia adelante como hacia atrás, que debemos prever.

En esta zona de incertidumbre cuando el peatón se encuentra en la zona permitida, deberá tener un poco de cuidado para continuar el cruce de la calzada debiendo de esta manera el conductor del vehículo respetar y detenerse, en el caso en que el conductor no lo hiciera , éste ultimo será el responsable de cualquier consecuencia.

También los vehículos, sobre todo a escasa velocidad, tienen una zona de incertidumbre tanto detrás, puesto que su conductor puede frenar bruscamente, como lateralmente, ya que pueden cambiar de dirección, o si están detenidos, pueden abrirse sus puertas.

3.3. ZONA DE RIESGO.

En la parte anterior de los vehículos existe una zona que se considera peligrosa y se llama "zona de riesgo"; corresponde al espacio necesario para detener el vehículo.

Acelerando nuestro vehículo, esta zona aumenta, y disminuyendo la velocidad, se hace más pequeña.

El superponer la zona de riesgo de nuestro vehículo con la zona de incertidumbre del vehículo que nos precede, resulta sumamente peligroso. Lo mismo podemos decir de los cruces y adelantamientos, en los que se aproximan las zonas de riesgo e incertidumbre de los dos vehículos. De ahí la necesidad de guardar siempre "la distancia de seguridad", cuando circulamos detrás de otros vehículos. Y se da que el peatón en esta zona de riesgo circula por el lugar sin prever las consecuencias fatales, es ahí que llega a ser de responsabilidad del peatón, ya que no utilizó la zona asignada para este cruce, todo peatón deberá de cruzar en la zona asignada para este.

Dentro de estas dos zonas existe un concepto, que conviene aclarar: El peatón no es inimputable ante la Ley, en caso de infracción, ante un accidente, y cuando éste es producido por inobservancia de las leyes de tránsito, tiene idéntica responsabilidad que el conductor. No obstante, el Estado tiene el deber de protegerlo por todos los medios técnicos, mecánicos, legales y humanos posibles. Además, goza del beneficio de la duda y

presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.



CAPITULO IV

CONCLUSIONES

4.1. CONCLUSIONES.

1. El Ministerio de Gobierno, el Organismo Operativo de Transito, la Comisión Técnica Nacional de Seguridad Vial, y el propio Estado; deberán tomar la decisión de aprobar nuevas normativas que regulen estos problemas presentados en la ciudadanía, por parte de los peatones y del propio conductor, esto a fin de evitar permanentes atropellamientos que incluso algunos llegan a perder la vida.

2. Si tomáramos en cuenta las estadísticas de todos los atropellamientos, ocurridos en nuestro país, llegaríamos a la conclusión de que la mayoría de ellos es por culpa de los peatones y no así por el propio conductor, y que si los hay por responsabilidad de éstos últimos , es a causa de imperfechos del vehículo o por estar conduciendo en estado de embriagues y que éstos casos mencionados también deberían de ser tratados mediante algunas normativas que sancionen a los infractores.

3. La trasgresión, el incumplimiento, la contravención y el desacato a todas estas disposiciones son los resultados que nos dan las estadísticas de todos los casos de atropellamientos tanto de personas mayores y de niños cuyos responsables son los padres y la misma sociedad al no poder difundir conductas educativas sobre el tráfico y vialidad peatonal.

4. Es emergente frente a todos estos problemas creados por el permanente crecimiento poblacional y urbano dar soluciones todos estos actos de inseguridad ciudadana creando instituciones que regulen y hagan cumplir las normativas para poder apalear tantas desgracias humanas.

5. Otro de los factores es la penetración de la corrupción en las filas de los organismos operativos de transito, y el de las clínicas que atienden a todos los accidentados no revelando la verdadera información a las autoridades competentes como para poder distinguir l verdadero infractor de las disposiciones normativas.

6. Tampoco existe por parte de los medios de difusión televisiva una apropiada educación vial, por parte del Estado, los Municipios, las Prefecturas y la propia difusión desde el mismo seno del hogar que es el núcleo familiar y ente donde nace la responsabilidad educacional de los miembros que lo forman; frente a todos estos problemas.

RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.

Desde el punto de vista estrictamente jurídico y la implicancia que tiene toda nuestra sociedad, es necesario tomar cartas sobre el asunto ya que existen muchas personas damnificadas por este problema, sean de forma directa o de forma indirecta y que es necesario que existan normas que regulen el crecimiento poblacional y que también existan predisposición de las autoridades para hacerlas cumplir estas nuevas normativas a fin de conseguir reducidas perdidas humanas y del mismo modo sean muy pocas las personas que estén recluidas por no conocer las nuevas normas de infracción.

1. Es urgente revisar, actualizar, modificar, y renovar las normas del Organismo Operativo de transito ente regulador de toda esta seguridad ciudadana.
2. Con la implementación de las nuevas normas que regulen este sector, se verán menos datos estadísticos por culpa de éstos infractores.
3. Se deben crear organismos o instituciones, quienes estén directamente en el control de estas irregularidades por lo menos dentro del casco viejo donde existe mayor fluidez tanto de vehículos como peatones.
4. Se debe crear alguna normativa o algún reglamento, que castigue al infractor peatonal frente a todas irregularidades que comete a diario el peatón y que como consecuencia de éstas irregularidades a veces es el responsable de muchos accidentes.

5. Se debe exigir a los medios de comunicación tanto televisivos como la prensa escrita, exista una página y un espacio donde se difunda la educación vial.

6. Exigir las condiciones técnicas mínimas necesarias para la circulación de los distintos tipos de vehículos en las vías públicas, ya que son estos los causantes de algunos accidentes de atropellamiento.

REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.

1. MOSTAJO, Max. Seminario taller de grado, Asignatura CJR-000 Técnicas de Estudio Primera Edición La Paz- Bolivia 2005, Pág. 153.

2. CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 320.

3. CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 260.

4. CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 25.

5. CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 391.

6. CABANELLAS, Guillermo Diccionario de Derecho Usual. Editorial Heliasta, 7a edición, 1972. Pág. 395.
7. GARZÓN, Armando Gran Diccionario Enciclopédico Visual Editorial Programa Educativo y Visual, edición 1993 Pág. 1200
8. Ley 3988 Código de Transito y su Reglamento. Editorial Ibáñez, Primera Edición 2008.
9. HERNÁNDEZ, Sampieri Metodología de la Investigación 3a Edición Editorial Mac Graw Hill México D.F. 2003 Pág. 705.
10. BOLIVIA, Nueva Constitución Política del Estado Honorable Congreso Nacional 2008
11. BOLIVIA. Decreto Supremo 29894 Estructura del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional. 2009
12. CARRANZA, Gutiérrez Rubén Investigación Educativa 2a Edición Editorial CEPACOM. La Paz- Bolivia 2000, Pág. 155, 156, 157, 158, 159,160.
13. TAMAYO, Mario La Investigación Monográfica, Segunda Edición, Bogotá Colombia 1998

ANEXOS