

CAPÍTULO I

Para establecer los parámetros comprendidos sobre los fundamentos jurídicos de las contravenciones en relación al peatón, primeramente se debe establecer y conocer los conceptos jurídicos en el ámbito constitucional.

1. Definición de Constitución.-Es la ley fundamental o Carta Magna de un país, es de señalar que ninguna de las leyes o normas legales que se dicten para regular aspectos concretos de la vida nacional puede estar en oposición a las normas constitucionales, so pena de nulidad, derivada precisamente de su inconstitucionalidad, porque, de otro modo, la Constitución resultaría letra muerta, y violando el principio de supremacía.¹

La Constitución tiene la supremacía sobre cualquier otra ley o norma del ordenamiento jurídico por lo que debe tenerse en cuenta los principios y valores que rigen en ésta para la creación o modificación de la ley o norma.

2. Definición de Ley.- Constituye la ley una de las fuentes, tal vez la principal del Derecho. En sentido amplio se entiende por ley toda norma jurídica reguladora de los actos y de las relaciones humanas, aplicables en determinados tiempo y lugar. Dentro de esa idea, sería ley todo precepto dictado por autoridad competente, mandando o prohibiendo una cosa en consonancia con la justicia y para el bien de los gobernados.

La ley, en la moderna teoría general del Derecho, puede ser tomada en dos aspectos: Una formal, que se refiere a la que ha sido dictada por el Poder Legislativo conforme a los procedimientos específicamente preestablecidos, y otra material, que alude a toda norma jurídica cuyo contenido regula una multiplicidad de casos, haya sido dictada o no por el órgano legislativo.

Entre los caracteres que suele atribuirse a la ley están los siguientes: Que sea justa, que vaya encaminada al bien público considerando en el momento histórico en que se

¹(Ossorio, pág. 214)

dicta, que sea auténtica, que haya sido dictada por autoridad legítima y competente; que sea genera, lo que equivale a su establecimiento en beneficio de todos y para la observancia de todos los miembros sociales, con independencia de la calidad de condición de cada uno de ellos, a fin de que considere no a los individuo, sino las acciones en sí mismas, y que sea obligatoria, puesto que se hace para su cumplimiento, que debe ser impuesta coactivamente por el Estado.²

Por lo tanto la ley es necesaria para vivir en armonía con otros, ya que no se puede idear la estabilidad de una sociedad organizada que no tenga norma jurídica.

3. Definición de Código.- Con menos importancia jurídica, es también la recopilación de las leyes o estatutos de un país.³

El tránsito por las vías terrestres del Estado Plurinacional de Bolivia, abiertas a la circulación pública, se regirá por el Código de Tránsito.⁴

4. Definición de Fundamento Jurídico.-Base sobre la que estriba el Derecho, la razón principal y motivo último que asienta, afianza y asegura el mundo jurídico social. (Herrera Figueroa).⁵

Según el jurista argentino Carlos Cossio, se comprenderá lo que es el Derecho, cuando considere metódicamente el movimiento dialéctico del sustrato material u objeto del derecho, y el sentido espiritual del mismo dirigido siempre a la realización de los valores jurídicos.⁶

²(Ossorio, pág. 543)

³(Ossorio, pág. 183)

⁴(Código de Tránsito)

⁵(Ossorio, pág. 428)

⁶(Orosco Loza, pág. 248)

La creación o modificación de la ley debe estar establecida sobre los valores jurídicos, es decir los grandes principios de la conducta individual y colectiva de los hombres.

Según Quiroz y Lecoña, asumen que dentro del orden constitucional el significado de “principio” como la razón, el fundamento u origen, estamos frente al primer instante de existencia de un Estado, que en el caso de Bolivia se basa en la ética y moralidad de su sociedad pre colonial, la cual ya tenía la característica plural y se desarrollaba dentro de un reverente respeto a las frases señaladas en el párrafo I del artículo 8 de la Constitución, que no son otra cosa que normas consuetudinarias. De igual manera sucede con los valores que al ser incluido en el párrafo II, adquieren carácter axiológico jurídico fundamental, que regirán las actividades administrativas del Estado.

El presente artículo al normar principios y valores del Estado, rompe el esquema tradicional impositivo de principios y valores alienados de la revolución francesa, que en un falso concepto democrático se aplicó a lo largo de nuestra vida republicana; entonces como vemos, nos encontramos frente a principios y valores, que el Estado como ente administrador de la sociedad boliviana debe cumplir, caso contrario, los bolivianos estamos en el derecho constitucional de invocarlos ante órganos jurisdiccionales respectivos.⁷

Artículo 8 de la Constitución Política del Estado son los principios ético-morales de la sociedad plural: ama qhilla, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón), suma qamaña (vivir bien), ñandereko (vida armoniosa), tekokavi (vida buena), ivimaraeí (tierra sin mal), y qhapajñan (camino o vida noble).

Los valores son unidad, igualdad, inclusión, dignidad, libertad, solidaridad, reciprocidad, respeto, complementariedad, armonía, transparencia, equilibrio,

⁷(Quiroz Quispe & Lecoña Camacho, pág. 54)

igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación, bienestar común, responsabilidad, justicia social, distribución y redistribución de los productos y bienes sociales, para vivir bien.

El Estado de Derecho se caracteriza por el respeto irrestricto a los derechos constitucionales y legales de la normativa vigente que establece el Estado, como límites a la universalidad de sus integrantes. En éste sentido del Estado de Derecho, se investigará los derechos de los peatones, sus deberes y limitaciones.

El Estado así como tiene la obligación de respetar y garantizar el cumplimiento de principios y valores, por su parte tendrá que cumplir finalidades y funciones específicas constitucionales, impuestas en el artículo, las cuáles se fundarán en la justicia, armonía, desarrollo, seguridad protección, igualdad, dignidad, unidad, haciendo cumplir los deberes y derechos del pueblo boliviano.⁸

La Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una vida Segura” documenta los valores fundamentales: Responsabilidad, solidaridad, compromiso, transparencia, priorización de la víctima, celeridad, respeto de los Derechos Humanos, equidad de género y generacional, interculturalidad, igualdad, oportunidad, sostenibilidad, vivir bien, lealtad institucional con el objetivo.⁹

5. Justicia restaurativa definición.- Según, Daniel W. Van Ness, la Justicia Restaurativa se puede definir, como: [...] una teoría de justicia que enfatiza reparar el daño causado o revelado por el comportamiento criminal. Se logra de mejor manera a través de procesos cooperativos que incluyen a todos los involucrados.

El cumplimiento de las penas tiene la finalidad de proteger a la sociedad contra el delito y lograr la enmienda, readaptación y reinserción social del condenado, a través

⁸(Quiroz Quispe & Lecoña Camacho, pág. 56)

⁹(Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana)

de una cabal comprensión y respeto de la Ley. Debiendo sumirse dentro del sistema progresivo que promueve la preparación del interno para su reinserción social.

La acción punitiva del Estado tiene diferentes funciones en los diversos momentos a saber: En el primer momento, el legislador, cuando prohíbe una conducta amenazándola con una pena, está orientado fundamentalmente, a cumplir la función de prevención general, dado que se amenaza a los miembros de la comunidad para que no realicen la conducta considerada delictiva, y en forma secundaria, se toma en cuenta la idea de retribución, por cuanto debe existir proporcionalidad entre el daño causado por el delito y la pena que se le atribuye; en el segundo momento, cuando el delito se ha cometido y se impone la pena a un determinado individuo, predomina el criterio retributivo, a fin de que exista proporcionalidad entre la conducta realizada, el grado de culpabilidad y la finalidad de la pena, aunque no se excluya aspectos preventivos especiales; finalmente la ejecución de la sanción penal está orientada por fines de prevención especial, buscando la reeducación y resocialización del condenado, fines que solo puede entenderse haciendo referencia a la persona a la dignidad de la persona y al libre desarrollo de la personalidad, buscando una readaptación al sistema.¹⁰

Lo que significa que la legislación nacional está orientada a que las sanciones son para la retribución a la sociedad por el daño causado también debe estar encaminado a la reeducación y reinserción del infractor, protegiendo la dignidad de las personas.

¹⁰(Zapata Chávez)

CAPÍTULO II
EL PEATÓN EN LA LEGISLACIÓN
NACIONAL VIGENTE

1. Constitución Política del Estado

La Constitución Política del Estado en el artículo 21 numeral 7 determina que toda persona tiene derecho la libertad de residencia, permanencia y circulación en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país.

El derecho a la libre locomoción se relaciona con la libertad de residencia, es decir el ser humano tiene la facultad de trasladarse de un lugar a otro, fijar su residencia o domicilio donde se sienta a gusto, siempre y cuando no perjudique los intereses del Estado, o de los demás seres humanos.¹

El derecho de circulación en el territorio nacional es aplicable a todo ser humano.

2.- Código de tránsito Decreto Ley N° 10135 del 16 de febrero de 1973

El código de tránsito vigente en la actualidad data del año 1973 en el consta las reglas de circulación, son normas jurídicas, denomínese así la significación lógica creada según ciertos procedimientos instituidos por una comunidad jurídica y que, como manifestación unificada de la voluntad de ésta, formalmente expresada a través de sus órganos e instancias productoras, regula la conducta humana en un tiempo y en un lugar definidos, prescribiendo a los individuos, frente a determinadas circunstancias condicionantes, deberes y facultades, y estableciendo una o más sanciones coactivas para el supuesto de que dichos deberes no sean cumplidos(J.C. Smith)²de las faltas

¹(Quiroz Quispe & Lecoña Camacho, pág. 71)

²(Osorio, pág. 619)

que son de primer, segundo y tercer grado, y de las sanciones en relación al peatón de la siguiente manera:

Reglas de circulación

En el capítulo IX del Código de Tránsito señala las reglas de circulación de los peatones en el artículo 76 indica que 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 el caso de necesidad.
- d)** 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.
- e)** Está prohibido al peatón subir o bajar cuando el vehículo está en movimiento.

El artículo 77 señala la responsabilidad del peatón estableciendo que en todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados.

El artículo 78 indica que ningún peatón podrá situarse en la calzada, ni aún con el propósito de abordar o detener un vehículo.³

De las faltas y sanciones

La infracción es la transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable por las infracciones que cometa, y por tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados.⁴

El título VI determina la infracción llamada también transgresión o contravención, es el quebrantamiento de una o más reglas de Tránsito en cuanto los peatones las instancias de infracciones según el grado son tres: de primer grado segundo grado y tercer grado.

Artículo 140.- (De primer grado). Son infracciones de primer grado:

1.-Fuga y falta de asistencia a la víctima en caso de accidente así como la agresión o faltamiento a la autoridad de Tránsito por parte de los conductores, usuarios o peatones.

18.-Instigar a la destrucción de vehículos.

19.-Agresión al conductor por los usuarios o peatones o de aquel a éstos.

20.-Ocasionar daños o deterioros a los vehículos por parte de los usuarios o peatones.

21.-Destruir, sustraer o modificar las señales de tránsito.

Artículo 141.- (De segundo grado). Son infracciones de segundo grado:

17.-Cruzar el peatón de una acera a otra por lugares distintos a la franja de seguridad.

18.-Desobedecer las señales de los dispositivos reguladores del tránsito por el peatón.

³(Código de Tránsito)

⁴(Osorio, pág. 489)

19.-La circulación de los peatones, por vía pública, en manifiesto estado de embriaguez, con peligro para la seguridad de tránsito.

20.-Subir o bajar de los vehículos en movimiento.

21.-Obstruir o impedir por los peatones o usuarios, la libre circulación de los vehículos.

22.-Desacato a la autoridad por parte de los conductores, usuarios o peatones.

Artículo 142.- (De tercer grado). Son infractores de tercer grado:

16.-Comete infracción, el peatón al transitar por la calzada en los lugares donde haya acera, o convertir las vías públicas en campos deportivos poniendo en peligro su propia seguridad y la del tránsito.

17.-Conversar o distraer al conductor de un vehículo de servicio colectivo que está en marcha.

18.-Negarse a pagar injustificadamente la tarifa establecida.

19.-Promover reyertas o escándalos en los vehículos de servicio público.

Los peatones que obran de esta manera están contraviniendo la norma que regula la circulación, los mencionados comportamientos están en contra los valores de respeto y armonía en el ámbito público, es decir, de los derechos y libertades propios y de los demás, por consiguiente, no respetando las exigencias del Vivir Bien.

De las sanciones

Artículo 143.- (Delitos). El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria.

Artículo 144.- (Infracciones). Las infracciones, de competencia de la Policía de Tránsito serán sancionadas con arresto, inhabilitación de la licencia o multa.

Artículo 145.(Arresto). El arresto es la privación de la libertad del infractor por el tiempo que determina el Reglamento.

Artículo 147. (Multa). La multa es la sanción pecuniaria que se impone al infractor, la misma que será pagada previa extensión de la papeleta valorada.

Artículo 148. (Aplicación de la multa). La multa no es parte del resarcimiento de los daños causados, sino una sanción por la infracción de una norma legal.

Artículo 149.(Prohibición). El sancionado por una infracción de tránsito, en ningún caso sufrirá incomunicación ni malos tratos de palabra ni de obra.

Artículo 150. (No compensación). Las infracciones de primer grado, sujetas a la sanción de arresto no podrán compensarse pecuniariamente.

Artículo 151. (Compensación). Las infracciones de segundo grado o tercer grado, sujetas a la sanción de arresto, son compensables pecuniariamente.

La multa, es una pena pecuniaria que se impone por una falta, exceso o delito, o por contravenir a lo que con esta condición se ha pactado.

Asimismo es frecuente la imposición de multas de orden administrativo, con respecto a la comisión de determinadas infracciones, sean de orden municipal o de carácter fiscal.

La sanción administrativa es la sanción que impone el Poder Ejecutivo o alguna de las autoridades de este orden, por infracción de disposiciones imperativas (...).⁵ Tiene relación con la sanción penal, que es la amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de ciertos preceptos.⁶

Es decir, que en uso de sus atribuciones y ante infracción apreciada más o menos discrecionalmente, aplica con fines represivos o de corrección una autoridad del Poder Ejecutivo.

⁵(Osorio, pág. 865)

⁶(Osorio, pág. 866)

Sin una buena educación la mentalidad del boliviano no va a cambiar nunca, es tan importante la educación para el progreso de un país, donde todos los estantes y habitantes cumplan con las normas de conducta, no como en la actualidad vemos enfrentamientos entre hermanos, como verdaderos salvajes, no obstante de que existen normas esperando que alguien las haga cumplir.⁷

⁷(Gumucio Hinojosa, pág. 5)

CAPÍTULO III
LA CIRCULACIÓN VIAL EN RELACIÓN
AL PEATÓN EN BOLIVIA

3. Dirección Nacional De Fiscalización y Recaudaciones

Resolución Administrativa N°63/2006

la desvalorización monetaria que se dio desde el año 1.973.Las siguientes infracciones hacen referencia a los peatones:

Resuelve:

Primero.- Aprobar la indexación de las multas policiales contenidas en el Código y Reglamento de Tránsito a fin de legitimar y unificar el cobro discrecional en los diferentes Organismos Operativos de Tránsito de la Policía Nacional con el propósito de evitar actos de corrupción y alternativamente incrementar las recaudaciones policiales.

Segundo.- Aprobar las nuevas multas policiales, de acuerdo al siguiente detalle:

Art.380.- Infracciones de primer grado

Por la agresión o faltamiento grave a la autoridad de Tránsito por parte de los conductores, auxiliares, usuarios o peatones.....	100
Por la agresión al conductor o auxiliares por parte de los usuarios o peatones o de aquellos a estos.....	100
Por ocasionar daños o deterioros a los vehículos por parte de los usuarios o peatones.....	100
Por destruir sustraer o modificar el significado de las señales oficiales de tránsito.....	120
Por bajar el peatón a la calzada en plena carrera, en forma descuidada o imprevista y con peligro para la circulación.....	100

Artículo 381. Infracciones de segundo grado

Por cruzar el peatón de una acera a otra por lugar distinto a la franja de seguridad	20
Por desobedecer el peatón las señales de los dispositivos reguladores del tránsito	20

Artículo 382.- Infracciones de tercer grado.

Por no observar los peatones o pasajeros las prohibiciones de ir en la pisadera, para choques o colgados de la carrocería.....	20
Por utilizar los peatones las vías públicas como campos deportivos o lugares de recreación realizando carreras	20
Por arrastrar o hacer rodar bultos por las acera o calzadas con manifiesta molestia para los viandantes o conductores de vehículos	20

En la indexación hace mención al monto de dinero y no especifica el tipo de moneda pero al tratarse de indexación se entiende que hace referencia de a la moneda nacional, es decir, en bolivianos.

4. Código de Tránsito Ley N° 3988

El Código de Tránsito es elevado al rango de Ley N° 3988 el 18 de diciembre de 2008, por consiguiente constituyéndose en una de las fuentes, tal vez la principal, del Derecho debiera ser aplicable integralmente con las características que les son propias como el ser justa.

Es una norma de cuerpo normativo integral, que regulan lo relativo al tránsito vehicular que se dividen en Títulos y Capítulos, donde se incluyen los requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, reglas de circulación para peatones, automotores, motocicletas, bicicletas, vehículos de tracción, registro automotor, señales de tránsito, estableciendo, asimismo, infracciones y sanciones.

Las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes.

Este código se encuentra desactualizado, por lo que se recomienda hacer una actualización de acuerdo a la normativa vigente para la aplicación integral las de las normas que regulen la circulación vial.

5. Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura” Ley N° 264 del 31 de julio de 2012

La Ley N° 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una vida segura” de 31 de julio de 2012 en el artículo 1 indica que tiene por objeto garantizar la seguridad ciudadana, promoviendo la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y privado, procurando una mejor calidad de vida con el propósito de alcanzar el Vivir Bien en coordinación con los diferentes niveles de Estado.¹

Esta ley ha sido declarada de prioridad nacional para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas a nivel nacional, departamental, municipal, e indígena originario campesino.

Los principios que la rigen son la responsabilidad, solidaridad, compromiso transparencia, priorización de la víctima, celeridad, respeto de los Derechos Humanos, equidad de género y generacional, interculturalidad, igualdad, oportunidad sostenibilidad, vivir bien, lealtad institucional.

Vivir Bien es uno de los principios que rige la presente Ley, es la convivencia segura y pacífica entre ciudadanos y ciudadanas en una parte integral para Vivir Bien en comunidad.

El artículo 5 párrafo I y II de la misma Ley señala que es un conjunto interrelacionado de políticas, planes, estrategias, procedimientos, institucionalidad y funciones en materia de seguridad ciudadana. Que se fundamenta en el

¹(Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana)

establecimiento de la corresponsabilidad institucional de seguridad ciudadana, la participación ciudadana y el control social.²

El Ministerio de Gobierno es la máxima autoridad que tiene la responsabilidad de formular, aprobar, gestionar y ejecutar planes, proyectos y estrategias nacionales para la prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana, además, de dirigir a la Policía Boliviana, garantizando su accionar efectivo en la preservación, mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana y la defensa de la sociedad, priorizando su acción preventiva

La Ley N° 264 señala en cuanto a las funciones de la Policía Boliviana que además de las establecidas en la Constitución Política del Estado y la Ley Orgánica de la Policía Boliviana entre otros, es el de ejecutar planes, programas y proyectos de prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana.

En cuanto a las Estaciones Policiales Integrales, determina que son infraestructuras en las que funciona el Ministerio Público, los Juzgados Contravencionales y los Servicios Policiales de Seguridad Ciudadana.

El Órgano Judicial desconcentrará a los Juzgados Contravencionales a las Estaciones Policiales Integrales, para que la justicia llegue a la población de manera pronta y eficaz a través del trabajo conjunto y sistematizado entre el Órgano Judicial y la Policía Boliviana

La desconcentración de los Juzgados Contravencionales permitirá la posibilidad de ejecutar estrategias nacionales para la prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana. Que estarán a cargo de imponer las sanciones a los contraventores.

²(Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana)

1. Informe de la Organización Mundial para la Salud.-Según el informe de la Organización Mundial para la Salud, el Estado Plurinacional de Bolivia pertenece al grupo de países con el nivel de ingresos medianos, lo que hace que sea inaplicable la norma a los peatones, toda vez que en el mismo informe indica: Es importante enfatizar que el análisis regional requiere de considerar las características de los países que la integran, que en el caso de las Américas implica reconocer que una alta proporción de los lesionados en el tránsito son usuarios vulnerables; los peatones en primer sitio, y los ciclistas en segundo. Usuarios no motorizados de la vía pública que casi siempre coinciden con su condición de pobreza, reciente migración a las ciudades y desigualdad social.³

2. Los peatones.- Son los más vulnerables en el tránsito de las calles, a la vez, son los que están en condición de pobreza, lo que son afectados. Este factor es el social y como consecuencia de las muertes y discapacidades en el tránsito, muchos niños quedan huérfanos y muchas familias quedan desasistidas. Todos estos factores, contribuyen a perpetuar un ciclo de pobreza. Transeúntes de la vía pública que casi siempre coinciden con su condición de pobreza, que vienen a la ciudad y se les es más complicado acceder a los centros de salud.

En el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: resumen, indica que el 27% de las muertes por accidentes de tránsito afectan a los peatones y a los ciclistas. En los países de ingresos bajos y medios, la cifra se acerca más al 33%, pero en algunos países supera el 75%

³(Organismo Mundial de la Salud)

3. Factores en riesgo

a) Factor humano.- Las muertes y lesiones en el tránsito, se convierten así en manifestaciones de desigualdad e inequidad entre los países y dentro de cada país. La alta prevalencia de lesionados, principalmente peatones, que son atendidos fuera del sistema formal de salud sin que el caso sea registrado.

Los datos estadísticos aprobados por el Ministerio de Salud y Deportes y la Policía Nacional a la Organización Mundial de la Salud indican que en las víctimas mortales por categorías de usuarios de las vías de tránsito en el segundo lugar están los peatones con el 35%.

b) Factor económico.- En los más afectados son, generalmente, los más vulnerables los peatones, en la mayoría de las veces, los más pobres. Estas víctimas, con mayor frecuencia hombres y jóvenes, tienen más dificultad de acceso a la atención de los servicios de salud cuando resultan lesionados y, por lo tanto, menos probabilidad de recuperación y de retornar al trabajo o a la escuela.

c) Factor social.- Otro factor, es el social y como consecuencia de las muertes y discapacidades en el tránsito, muchos niños quedan huérfanos y muchas familias quedan desasistidas. Todos estos factores, contribuyen a perpetuar un ciclo de pobreza. Usuarios no motorizados de la vía pública que casi siempre coinciden con su condición de pobreza, reciente migración a las ciudades y desigualdad social.

4. La responsabilidad del Estado.- La responsabilidad que tiene el Estado es de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, por lo que se requiere impulsar el tema de la Seguridad Vial con normas que permitan integrar al Estado y la sociedad en las políticas de vialidad peatonal que fortalezca las capacidades de los gobiernos para garantizar e impulsar la circulación vial de una forma segura, equitativa,

saludable y sustentable para todos y cada uno de los actores que día a día comparten la vía pública.

También, llama la atención de los gobiernos y de la sociedad en general sobre la inseguridad vial, sus costos económicos, sociales y humanos, y la responsabilidad que tienen los Estados de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos. Incluir a las organizaciones de la sociedad civil con interés en el tema, como socios con visión compartida y formadores de opinión pública.⁴

5. Los vehículos.- Los vehículos indocumentados que nacionalizó la Aduana en 2011, permitió el aumento del parque automotor que ha dado lugar.

Asimismo se debe considerar el aumento del parque automotor, que tuvo un aumento del 14% desde septiembre de 2011 en Bolivia se cuenta con 1.176.812 vehículos que circulan por las diferentes regiones, informó la directora ejecutiva del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), Nancy Bolaños. A demás indicó que la Ley 133 que permitió la legalización de autos indocumentados, en general el parque automotor creció a un ritmo normal en comparación con los años anteriores

Esto significa que en Bolivia hay un auto por cada ocho personas. Bolaños explicó que hasta el noveno mes de 2011 se inscribieron 1.029.472 vehículos, mientras que en similar periodo de 2012, se registraron 1.176.812 automóviles.

Por lo que, el nivel de ingresos, el porcentaje de heridos y muertos a causa de la imprudencia del peatón en el tránsito vial nacional hace necesario buscar métodos y estrategias que resultarían más efectivos para salvar vidas y prevenir infracciones a las reglas de circulación y utilizarlo como mecanismo de educación.

⁴(Organismo Mundial de la Salud, 2013)

La Organización Mundial de la Salud en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial menciona: “Conclusiones y recomendaciones.-Se han hecho verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, este informe muestra que son necesarias medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más vidas en las vías públicas de todo el mundo. Se hacen las recomendaciones siguientes:

Los gobiernos tienen que promulgar urgentemente leyes integrales que se ajusten a las prácticas óptimas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales, a fin de reducir esta causa prevenible de muerte, lesiones y discapacidad.

Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para lograr la observancia de esas leyes, dado que es un componente esencial de su éxito. La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se entiendan y apoyen esas medidas legislativas y de observancia de las leyes.”⁵

Además, indica “Los gobiernos tienen que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros.-A medida que el mundo se sigue motorizando, hay que lograr que los desplazamientos a pie y en bicicleta sean más seguros y fomentarlos como opciones más saludables y baratas. Pese a ello, solo 68 países disponen de políticas nacionales o subnacionales que fomentan los desplazamientos a pie y en bicicleta, y sólo 79 países tienen en vigor políticas para proteger a los peatones y ciclistas apartándolos de tráfico motorizado de gran velocidad. Esta cifra es mucho mayor en los países de ingresos elevados (69%) que en los de ingresos medios y bajos (34%). Aunque los gobiernos reconocen cada vez más la necesidad de fomentar formas alternativas de desplazarse, hay que hacer más hincapié en la seguridad de

⁵(Organismo Mundial de la Salud)

dichas alternativas. La seguridad de los peatones y ciclistas es fundamental para reducir el número mundial de muertes por accidentes de tránsito.⁶

También recomiendan: Promover el avance de leyes integrales en la Región, sobre todo en aquellos países donde ya existe la normatividad para el ejercicio de su cumplimiento. En la mayoría de los países, la vigilancia del cumplimiento es la clave para contar con verdaderas leyes integrales.

No es suficiente que existan las normas es necesario que las normas sean integrales tanto para el cumplimiento de las reglas de circulación como en la aplicación de las sanciones.

6. El Código de Tránsito.- Tiene como objeto regular el tránsito por la vía terrestre como un derecho de circulación de las personas que andan a pie, tales como circular por las aceras conservando su derecha y de ningún modo por la calzada, para pasar de una acera a otra lo hará obligatoriamente por las franjas de seguridad o por los lugares autorizados, son algunas de las que reglas de circulación que rigen la tránsito.

En el mismo código señala las faltas y sanciones que se les impone a los peatones que actúan de determinada manera, como ser: no utilizar los pasos de cebra, subir o bajar de la calzada intempestivamente.

Existen las sanciones al peatón, están determinadas en multas y arresto, pero no se las puede imponer las multas en nuestra sociedad porque según el Organismo Mundial de la Salud en el Informe sobre el estado de la seguridad vial en las Américas, Bolivia pertenecen al grupo de los países con ingresos mediano, en donde el sector más vulnerable es el de los peatones y según Ley N° 1602 del 15 de diciembre de 1994 que determina la abolición de prisión y apremio corporal por obligaciones patrimoniales por ende no se puede arrestar a los peatones infractores que no paguen la multa.

⁶(OMS)

CAPÍTULO IV
COMPORTAMIENTO PEATONAL
Y SERVICIO COMUNITARIO

La Ley N° 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una vida segura” de 31 de julio de 2012 en el artículo e) parágrafo I y II señala que es un conjunto interrelacionado de políticas, planes, estrategias, procedimientos, institucionalidad y funciones en materia de seguridad ciudadana. Que se fundamenta en el establecimiento de la corresponsabilidad institucional de seguridad ciudadana, la participación ciudadana y el control social.¹

Es decir, que circulación es el ir y venir en el territorio nacional observando las reglas de circulación establecidas para el ejercicio pleno de éste derecho es necesario hacerlo en armonía y respeto a los derechos de los demás.

1. Peatón.- Quién anda a pie, en especial por las calles y caminos. Su protección jurídico-económica se ha erigido en función Pública y en preocupación judicial desde la expansión de los automóviles y los millares de peatones que a diario son víctimas de ellos en el mundo hoy.”²

Las sanciones de tránsito a los peatón son impuestas a los transeúntes, es la amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos o por la infracción de determinados preceptos.

La sanción no se las aplica al peatón infractor, motivo que ha convertido a las calles en un caos, en el que las personas se desenvuelven a criterio personal sin respetar las señalizaciones y en los lugares en donde no existe señalización el caos es mayor bajo el pretexto de no existir las mismas.

La Seguridad Ciudadana tiene como fin promover la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y privado, para esto es necesario que las personas sepan que deben

¹(Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana)

²(Osorio, pág. 731)

cumplir con las reglas de tránsito y de no hacerlo deben cumplir con la sanción establecidas en el código para quienes incumplan.

Las sanciones que se imponen no son aplicables en este momento porque la economía nacional no está atravesando por su mejor momento, como para afectar los ingresos de subsistencia de las personas sancionándolos con el pago de multas.

La Seguridad Ciudadana abre las puertas hacia la posibilidad de plantear estrategias para promover la paz en las calles, por ello, el planteamiento de otras posibilidades al pago de multas., tales como asistir a clases de comportamiento vial y servicio comunitario para quienes incumplan las reglas de tránsito.

2. COMPORTAMIENTO PEATONAL DEFINICIÓN

Los hábitos de conducta social son conservados y transmitidos de generación en generación. Ellos constituyen modos de actuar, formas de cortesía y respeto, manifestaciones de la cultura que se han acentuado solidariamente en nuestra conducta.³

En los lugares públicos, las calles, los medios de transportes son necesarios observar las normas de convivencia que facilitan y hacen más agradables el trato humano con los que la rodean. Es en estos lugares donde existe la oportunidad de demostrar que hemos adquirido correctos hábitos de conducta social.

Cumplir con las reglas de circulación, es una manifestación de desarrollo de la conciencia social y una demostración de los valores educativos que hemos incorporado a la conducta. Estos hábitos de conducta son formas de conducirse socialmente y su formación requiere un especial cuidado por parte de los padres e instituciones de nuestro país

Solo cuando se logre la manifestación masiva de estas formas de conducta en las calles se podrá afirmar que se ha cumplido con uno de los objetivos de la educación.

³(Reglas de comportamiento)

Estas clases serían incorporadas como estrategia de educación dentro del código de Tránsito como parte de la Seguridad Ciudadana que promueve la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y privado que han sido determinado como prioridad nacional y en concordancia con los valores de respeto que sustenta el Estado para vivir en paz en público pero también tendría repercusión en lo privado.

a. CONTENIDO

El contenido del comportamiento peatonal se da en las calles y en los transportes de las siguientes maneras:

*Respetar la regla de tránsito.

*En el que se mantiene un tono de voz adecuado y se abstiene de hacer llamadas ruidosas que puedan molestar a otras personas.

*Cuando se transita por las calles, no es correcto detenerse a mirar por las ventanas o puertas abiertas.

*Siempre que sea necesario adelantarnos a otra persona por una acera estrecha, pediremos permiso para hacerlo. En todos los casos, será correcto ceder el paso amablemente.

*Cederemos la parte interior de la acera a la compañera o a la persona de mayor edad.

*Ayudar a las personas con capacidades diferentes a bajar y a subir las aceras, cruzar la calle, etc.

*Es costumbre saludar a los conocidos, en la calle y lugares públicos estamos alejados bastará con un ademán.

*No molestar el paso de los transeúntes integrando grupos de conversación en medio del flujo de las personas.

*Si se ve obligado a pasar en medio de otras personas, pedir permiso. La solicitud para pasar no autoriza a empujar a los demás. La delicadeza no estará solo en la palabra sino en toda la conducta.

*Ayudar a las personas en cuanto a nuestras posibilidades como manifestación de simpatía y solidaridad.

*Brindar atención a la persona que lo solicite o guiarla a quien pueda ayudarla.

*Al subir al micro al mismo tiempo que las personas mayores, embarazadas y ancianos no se les disputa la entrada.

*Es correcto ceder el asiento del micro a la mujer embarazada, personas mayores y con capacidades diferentes.

*Es de obligada cortesía agradecer las demostraciones de respeto, afecto y consideración por parte de quienes la reciben.

*Durante la permanencia en el micro no levantar la voz hasta el punto de molestar a los demás pasajeros.

Estas conductas son de demostración del desarrollo del sentimiento de solidaridad para con los demás.⁴

Tomemos como ejemplo que la persona que asista a estas clases aprenderán cuales son las reglas de comportamiento y las transmiten a su entorno más cercano.

El comportamiento se transmite de generación en generación, por lo cual la persona que no demuestra respeto es porque no le enseñaron sus padres.

Todas las personas son libres de circular por el territorio nacional no sólo por el hecho de ser humanos, sino también por ser el valor supremo de la vida en sociedad, por lo que nadie puede suprimirla sin justa motivación. Tiene que haber un apoyo recíproco entre todos para el progreso actual y construir el futuro.

⁴(Reglas de comportamiento)

La legislación nacional documenta valores fundamentales como la libertad, la dignidad, y valores de reciprocidad respeto de los derechos de residencia que incluye la circulación a pie para llegar de un punto a otro en territorio nacional.

3.SERVICIO COMUNITARIO

DEFINICIÓN.- Baker ha propuesto la siguiente (o una variante de la siguiente) definición para reparación: "Acción realizada por el delincuente a fin de hacer de la pérdida sufrida por la víctima algo bueno " La pregunta es, entonces, si la comunidad es realmente una víctima y, de ser así, si el servicio comunitario realmente hace de las pérdidas que sufrió la comunidad algo bueno. Hay quienes han dado una respuesta afirmativa, aseverando que la comunidad es una víctima secundaria que se ve indirectamente perjudicada por el delito Por ejemplo, la comunidad sufre un daño psicológico a causa del temor al delito, además de perjuicios más tangibles, tales como el incremento en el costo de los seguros. Otros argumentan que los daños sufridos por la comunidad como consecuencia del delito son demasiado intangibles como para que sea posible calcularlos y, en consecuencia, el servicio impuesto es arbitrario.

En este punto, una distinción significativa puede ayudar a mantener los propósitos reparadores tanto de la restitución como del servicio comunitario: la restitución repara el daño causado a la víctima particular, el servicio comunitario repara el daño a la comunidad. Quién sea la víctima (individuo o comunidad) determina el tipo de sanción reparadora. Establecer, de este modo, una diferencia entre servicio comunitario y restitución ayuda a evitar que el servicio comunitario sea utilizado como sanción punitiva: si simplemente se lo añade a la sentencia del delincuente, se lo emplea como un castigo. Si, en lugar de esto, el servicio comunitario se utiliza a fin de reparar el daño causado a la comunidad, el riesgo de que sea utilizado como castigo se reduce.

Por lo tanto, las órdenes de servicio comunitario deben especificar la naturaleza y alcance del perjuicio sufrido por la comunidad. Esto requiere que se identifique claramente la comunidad que sufrió el daño, el perjuicio sufrido por la misma, y el servicio a ser ordenado para que éste sea específica y directamente reparado

4. Principios básicos sobre la utilización de programas de justicia restitutiva en materia penal

Recordando que en el mundo entero ha habido un significativo aumento de las iniciativas en materia de justicia restitutiva,

Reconociendo que esas iniciativas a menudo se basan en formas de justicia tradicional e indígena en las que el delito se considera fundamentalmente un daño a la persona,

Recalcando que la justicia restitutiva es una respuesta evolutiva al delito que respeta la dignidad y la igualdad de todas las personas, favorece el entendimiento y promueve la armonía social mediante la recuperación de las víctimas, los delincuentes y las comunidades,

Destacando que este enfoque permite a los afectados por un delito compartir abiertamente sus sentimientos y experiencias y tiene por objeto atender sus necesidades,

Consciente de que este enfoque da a las víctimas la oportunidad de obtener reparación, sentirse más seguras e intentar cerrar una etapa; permite a los delincuentes comprender mejor las causas y los efectos de su comportamiento y asumir una genuina responsabilidad: y permite a las comunidades comprender las causas profundas de la acción delictiva, promover el bienestar comunitario y prevenir la delincuencia,

Observando que la justicia restitutiva da origen a una serie de medidas que son flexibles en su adaptación a los sistemas de justicia penal vigentes y complementan esos sistemas, teniendo en cuenta las circunstancias jurídicas, sociales y culturales,

a. Definiciones

1. Por “programa de justicia reformativa” se entiende todo programa que utilice procesos reformativos e intente lograr resultados reformativos.
2. Por “proceso reformativo” se entiende todo proceso en que la víctima, el delincuente y, cuando proceda, cualesquiera otras personas o miembros de la comunidad afectados por un delito, participen conjuntamente de forma activa en la resolución de cuestiones derivadas del delito, por lo general con la ayuda de un facilitador. Entre los procesos reformativos se puede incluir la mediación, la conciliación, la celebración de conversaciones y las reuniones para decidir condenas.
3. Por “resultado reformativo” se entiende un acuerdo logrado como consecuencia de un proceso reformativo. Entre los resultados reformativos se pueden incluir respuestas y programas como la reparación, la restitución y el servicio a la comunidad, encaminados a atender a las necesidades y responsabilidades individuales y colectivas de las partes y a lograr la reintegración de la víctima y del delincuente.
4. Por “partes” se entiende la víctima, el delincuente y cualesquiera otras personas o miembros de la comunidad afectados por un delito que participen en un proceso reformativo.
5. Por “facilitador” se entiende una persona cuya función es facilitar, de manera justa e imparcial, la participación de las partes en un proceso reformativo.

b. Utilización de programas de justicia reformativa

6. Los programas de justicia reformativa se pueden utilizar en cualquier etapa del sistema de justicia penal, a reserva de lo dispuesto en la legislación nacional.
7. Los procesos reformativos deben utilizarse únicamente cuando hay pruebas suficientes para inculpar al delincuente, y con el consentimiento libre y voluntario de la víctima y el delincuente. La víctima y el delincuente podrán retirar ese consentimiento en cualquier momento del proceso. Se llegará a los acuerdos de forma voluntaria y sólo contendrán obligaciones razonables y proporcionadas.

8. La víctima y el delincuente normalmente deben estar de acuerdo sobre los hechos fundamentales de un asunto como base para su participación en un proceso restitutivo. La participación del delincuente no se utilizará como prueba de admisión de culpabilidad en procedimientos judiciales ulteriores.

9. Las diferencias conducentes a una desigualdad de posiciones, así como las diferencias culturales entre las partes, se deben tener en cuenta al someter un caso un proceso restitutivo y al llevar a cabo ese proceso.

10. La seguridad de las partes debe ser tenida en cuenta al someter un caso aun proceso restitutivo y al llevar a cabo ese proceso.

11. Cuando los procesos restitutivos no sean un recurso apropiado o posible, el caso deberá remitirse a la justicia penal y se deberá adoptar sin demora una decisión sobre la manera de proceder. En esos casos, los funcionarios de justicia penales esforzarán por alentar al delincuente a que asuma su responsabilidad para con la víctima y las comunidades afectadas, y apoyarán la reintegración de la víctima y del delincuente en la comunidad.

c. Funcionamiento de los programas de justicia restitutiva

12. Los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de establecer directrices y normas, con base legislativa cuando sea preciso, que rijan la utilización de los programas de justicia restitutiva. Esas directrices y normas deberán respetarlos principios básicos aquí enunciados y versarán, entre otras cosas, sobre lo siguiente:

- a) Las condiciones para la remisión de casos a los programas de justicia restitutiva;
- b) La gestión de los casos después de un proceso restitutivo;
- c) Las calificaciones, la capacitación y la evaluación de los facilitadores;
- d) La administración de los programas de justicia restitutiva;
- e) Las normas de competencia y las reglas de conducta que regirán el funcionamiento de los programas de justicia restitutiva.

13. En los programas de justicia reformativa, y en particular en los procesos reformativos, deben aplicarse salvaguardias básicas en materia de procedimiento que garanticen la equidad para con el delincuente y la víctima:

a) A reserva de lo dispuesto en la legislación nacional, la víctima y el delincuente deben tener derecho a consultar a un asesor letrado en relación con el proceso reformativo y, en caso necesario, a servicios de traducción o interpretación. Los menores, además, tendrán derecho a la asistencia de los padres o el tutor;

b) Antes de dar su acuerdo para participar en procesos reformativos, las partes deben ser plenamente informadas de sus derechos, de la naturaleza del proceso y de las posibles consecuencias de su decisión;

c) No se debe coaccionar a la víctima ni al delincuente para que participen en procesos reformativos o acepten resultados reformativos, ni se los debe inducir a hacerlo por medios desleales.

14. Las conversaciones mantenidas en los procesos reformativos que no sean públicas tendrán carácter confidencial y no deberán revelarse ulteriormente, salvo acuerdo de las partes o si la legislación nacional dispone otra cosa.

15. Los resultados de los acuerdos dimanantes de programas de justicia reformativa, cuando proceda, deberán ser supervisados judicialmente o incorporados a decisiones o sentencias judiciales. Cuando así ocurra, los resultados tendrán la misma categoría que cualquier otra decisión o sentencia judicial y deberán excluir la posibilidad de enjuiciamiento por los mismos hechos.

16. Cuando no se llegue a un acuerdo entre las partes, el caso deberá someterse al proceso de justicia penal ordinario y se deberá adoptar sin demora una decisión sobre la forma de proceder. El solo hecho de no haber llegado a un acuerdo no podrá ser invocado en ulteriores procedimientos de justicia penal.

17. El incumplimiento de un acuerdo concertado en el curso de un proceso reformativo deberá remitirse al programa reformativo o, cuando así lo disponga la legislación nacional, al proceso de justicia penal ordinario, y deberá adoptarse sin demora una decisión sobre la forma de proceder. El incumplimiento de un acuerdo distinto de una

decisión o sentencia judicial, no deberá servir de justificación para imponer una condena más severa en ulteriores procedimientos de justicia penal.

18. Los facilitadores deben desempeñar sus funciones de manera imparcial, con el debido respeto a la dignidad de las partes. En ese sentido, velarán por que las partes actúen con mutuo respeto y deberán hacer posible que las partes encuentren una solución pertinente entre sí.

19. Los facilitadores deberán poseer un buen conocimiento de las culturas y las comunidades locales y, cuando proceda, recibirán capacitación inicial antes de asumir sus funciones de facilitación.

d. Desarrollo continuo de los programas de justicia restitutiva

20. Los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de formular estrategias y políticas nacionales encaminadas al desarrollo de la justicia restitutiva y a la promoción de una cultura propicia para la utilización de la justicia restitutiva, entre las autoridades policiales, judiciales y sociales y las comunidades locales.

21. Se deben celebrar consultas periódicas entre las autoridades de justicia penal y los administradores de programas de justicia restitutiva para elaborar una concepción común de los procesos y resultados restitutivos y potenciar su eficacia afin de acrecentar la utilización de programas restitutivos y estudiar medios de incorporar criterios de tipo restitutivo a las prácticas de justicia penal.

22. Los Estados Miembros, en cooperación con la sociedad civil cuando proceda, deberán promover la investigación sobre los programas de justicia restitutiva y su evaluación para determinar en qué medida producen resultados restitutivos, sirven de complemento o alternativa al proceso de justicia penal, y arrojan resultados positivos para todas las partes. Los procesos de justicia restitutiva pueden requerir cambios concretos con el paso del tiempo. Por consiguiente, los Estados Miembros deben alentar la evaluación y modificación periódicas de esos programas. Los resultados de las investigaciones y evaluaciones deberán orientar la ulterior elaboración de políticas y programas.

e. Cláusula de salvaguardia

23. Nada de lo enunciado en estos Principios básicos afectará a los derechos del delincuente o de la víctima reconocidos por la legislación nacional o el derecho internacional pertinente.⁵

El servicio comunitario es uno de los resultados encaminados a atender a las necesidades y responsabilidades individuales y colectivas de las partes es un servicio a la comunidad como parte de la justicia restaurativa por el daño causado.

La justicia restaurativa, en el mundo entero ha habido un significativo aumento de las iniciativas en materia de justicia retributiva, han sido aplicadas en varios países por recomendación de la Organización de Naciones Unidas, como ser el servicio comunitario observando las circunstancias jurídicas, sociales, y culturales.

En nuestra legislación se han dado grandes avances al respecto, la ley de seguridad ciudadana indica que se debe formular, aprobar, gestionar y ejecutar los programas, planes, proyectos y estrategias nacionales para la prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana.

⁵(Organización de Naciones Unidas)

CAPÍTULO V

**ANÁLISIS CRÍTICO JURÍDICO DEL
COMPORTAMIENTO PEATONAL Y
SERVICIO COMUNITARIO COMO
ESTRATEGIAS DE EDUCACIÓN EN LAS
SANCIONES**

El Estado que asume y promueve principios entre ellos el de vida armoniosa y valores como el respeto que se encuentran consagrados en la Constitución Política del Estado, de manera que como ente administrador de la sociedad boliviana debe cumplir.

La Constitución determina los derechos así mismo deberes de las persona, si bien toda persona que se encuentre de manera legal tiene derecho a circular libremente por territorio nacional también tiene deberes entre ellos el de cumplir con lo que la ley manda en este caso cumplir con las reglas de circulación.

1. Análisis de las sanciones.-La Seguridad Ciudadana que ha tenido una constante lucha, por ser de carácter público. El garantizar la Seguridad Ciudadana frente a toda injusticia requiere de la participación de las personas en forma individual y social .

La lucha está ligado al derecho, pero al no concebirse derecho sin lucha, surge la necesidad, de la elección entre lo que es paz y derecho. El peatón tiene derecho a circular libremente por las calles, cuando ésta circulación se la realiza sin respetar las reglas establecidas para ello, se convierte en un caos generalizado, donde se ve afectado la sociedad en general y no solamente el peatón que pone en riesgo su propia integridad personal, sino también la del resto de la población vial.

El Estado en el primer momento de su función punitiva prohíbe una conducta amenazando con una pena con la finalidad de prevención general, dado que amenaza a los miembros de la comunidad para que no hagan esa conducta considerada como delictiva y en forma secundaria se toma en cuenta la idea de retribución, por cuanto debe existir proporcionalidad entre el daño causado por el delito y la pena que se le atribuye. Cuando el delito se ha cometido y se impone la pena a un determinado individuo, predomina el criterio retributivo, a fin de que exista proporcionalidad entre la conducta realizada, el grado de culpabilidad y la finalidad de la pena, finalmente la

ejecución de la sanción penal está orientada por fines de prevención especial, buscando la reeducación y resocialización del condenado, fines que solo puede entenderse haciendo referencia a la persona a la dignidad de la persona y al libre desarrollo de la personalidad, buscando una readaptación al sistema.

En la constante lucha por el derecho de circulación, se determina en el Código de Tránsito las reglas de circulación entre ellas las del peatón, las cuales se las estableció para el bienestar de la sociedad en su conjunto con la finalidad de que la convivencia en sociedad sea de respeto y armonía. En la misma norma vigente se establece las sanciones para quien no cumpla las reglas de vialidad, sanciones que no se las aplica por que el Código de Tránsito debe ser actualizado según el avance progresivo que se está realizando en materia legislativa.

Es necesaria la modificación del artículo 144 de las sanciones de tránsito en defensa del interés tanto de la persona como individuo y a la vez como parte del derecho subjetivo. Buscando la reeducación y resocialización del infractor.

El conflicto de la aplicación de las sanciones se da, porque, durante años no se ha actualizado el Código de Tránsito, las sanciones no han sido aplicada y el trabajo de los oficiales de tránsito se ha limitado a sugerir a las persona que protejan su integridad, lo que ha motivado que las personas desconozcan las reglas de tránsito y el comportamiento que demuestra en la mayoría de las veces, es de incumplimiento de las reglas de circulación y el comportamiento reiterativo de los malos comportamientos se han transmitido de generación en generación por lo que hoy en día se notan los resultados, las calles son un caos de acuerdo a la zona y horas de mayor afluencia de peatones.

En el supuesto caso de que los oficiales de tránsito aplicaran las sanciones la población se levantaría en la lucha de defender sus ingresos económicos porque la mayoría de los peatones son de economía media y baja, aquí empezaría la lucha por los conflictos de intereses, de quiénes se opondrían a pagar las multas en defensa de sus ingresos.

Pero sin embargo existe la posibilidad de analizar la modificación de la sanción al peatón infractor, con salidas alternativas que permitan la reeducación y reinserción del infractor siempre que sea de manera voluntaria así no afecte la economía o en el caso hipotético de que no pudiera pagar la multa y sin embargo permita la aplicación de la sanción para restaurar el daño ocasionado en la comunidad y convivir en paz y armonía en el ámbito público.

En la actualidad el gobierno ha abierto las puertas para presentar propuestas como estrategias que sirvan para una vida segura y se ha determinado la desconcentración de los Juzgados Contravencionales, que significa un gran avance en la celeridad de la administración de justicia.

La Seguridad Ciudadana vela por la protección de la vida, que sea de manera segura así mismo el desarrollo de las actividades de la sociedad, en general, en defensa de los derechos de la sociedad de tal manera que los derechos individuales se convierten en colectivos.

La defensa de la paz y armonía en la circulación peatonal, es una lucha constante por parte de cada individuo que se queja en los medios de comunicación por el desorden que existe en las vías públicas. Motivo que hace necesario el plantear sanciones que sean aplicables.

La acción penal.- La acción es la potestad y la facultad que tiene el Estado, la víctima o cualquier persona, de acudir ante las autoridades vinculadas con la administración de justicia, solicitando la investigación de un hecho que tiene connotaciones de delito y con su resultado, corresponde el procesamiento del posible autor, y a los fines de su sanción.

Consecuencia de lo anterior, la acción penal resulta el mecanismo adjetivo de que dispone el Estado, sea por iniciativa de sus propios funcionarios o de los particulares en calidad de víctimas o simple denunciante, de reaccionar y responder efectivamente contra quienes tuvieren connotaciones de haber incurrido en delito,

considerando la legislación vigente, que existe con la finalidad de enfrentar los agentes activos del delito.

El Código de Tránsito determina las siguientes sanciones:

a. Sanciones de multa.-Es la sanción pecuniaria o económica que se aplica de manera aislada en infracciones de tránsito.

Para los casos hipotéticos de imposible cumplimiento de la pena pecuniaria, la norma debería tomar la previsión salida alternativa, que significa poder asistir a clases de comportamiento peatonal o realizar servicio a la comunidad por tratarse de delitos de escasa relevancia social que podrían ser utilizados como estrategias para restaurar los valores en la comunidad.

Es necesario optar por métodos y estrategias de reeducación de los infractores con el que ayuden a restituir la Seguridad Ciudadana.

b. Sanciones de arresto.-Mediante la Ley N° 1602 del 15 de diciembre de 1994 se determinó que no se aplica el arresto por deudas. Por lo que la sanción de arresto ha sido derogada.

Todas las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores.

Tomando en cuenta artículos como él de las sanciones con arresto en materia de tránsito, que han sido derogados en décadas pasadas y aún no se ha realizado la actualización correspondiente, hace visible la necesidad de actualizar el Código de Tránsito tanto en lo referente a los conductores como a los peatones.

3. Avances en la Seguridad Ciudadana.-El gobierno en camino hacia la meta de alcanzar la Seguridad Ciudadana a nivel nacional ha planificado la implementación de Estaciones Policiales Integrales que se construirán de acuerdo a las necesidades esenciales de la Policía Boliviana, de manera sistemática, gradual y progresiva.

El Órgano Judicial desconcentrará los Juzgados Contravencionales a las Estaciones Policiales Integrales para que la justicia llegue a la población de manera pronta y eficaz a través del trabajo conjunto y sistematizado entre el Órgano Judicial y la Policía Boliviana.

Debido al avance progresivo en la Seguridad Ciudadana permite agregar programas de reeducación, así también como la observancia del régimen disciplinario en el marco del respeto a la dignidad y la preservación de su imagen.

4. El comportamiento peatonal y el servicio comunitario

La Seguridad Ciudadana ha establecido que se establezcan políticas, planes, estrategias, procedimiento, en las instituciones de Seguridad Ciudadana con la participación interrelacionada entre las instituciones y la comunidad.

Por lo que se plantea posibles sanciones que se podrían implementar en las sanciones a los peatones infractores.

a) Clases de comportamiento peatonal.- El infractor al asistir a las clases de comportamiento peatonal se educará a cerca de las reglas de circulación que debe de cumplir. De ésta manera puede ser una forma de justicia restaurativa que vincula la naturaleza de la infracción con la sanción. Además, puede ser una sanción positiva que despierte en el infractor responsabilidad por sus actos y el respeto por los derechos de los demás.

b) Servicio comunitario.- Será la sanción que utilizará el método restaurativo que intente lograr resultados restaurativos. En el procedimiento el infractor ayudará a restituir los valores de armonía y el respeto que afectó con la contravención.

El resultado que se espera de la modificación de las sanciones es continuar con el avance progresivo de reeducación y restauración de los valores.

Tomando como estrategia las sanciones que se le imponga a los infractores y demás contar con una norma de aplicación integral. Logrando de esta manera restaurar los valores de respeto y armonía en la sociedad.

El servicio a la sociedad brinda la oportunidad de que el infractor observe con sus propios ojos los daños indirectamente causados por su negligencia o imprudencia. De este modo, el infractor puede apreciar que los valores de armonía y respeto hacia los demás es parte elemental para el progreso de la sociedad en general y la carencia de estos sufre una secuencia de anti-valores que se repiten en las generaciones siguientes.

Las sanciones, deben garantizar la dignidad del sancionado por lo que el servicio comunitario lo efectuará en el área de circulación vial, colaborando con los peatones, enseñando las reglas de circulación que deben cumplir, además, ayudando a los transeúntes más vulnerables como son los niños, adultos mayores, personas con capacidades especiales y personas que así lo requieran. También se repartirán a los transeúntes folletos facilitados por el Organismo Operativo de Tránsito sobre las reglas de circulación vial.

Para la aplicación de esta sanción, los Juzgados Contravencionales deberá ser dotado por el Ministerio de Gobierno con sistemas de monitores y vigilancia electrónica para el control y prevención de contravenciones en materia de tránsito que han sido dispuestos en la Ley de Seguridad Ciudadana.

El sistema biométrico tiene como finalidad de facilitar la identificación del contraventor y al estar en conexión con el REJAP con la tarea de guardar y centralizar las sentencias condenatorias ejecutoriadas, los autos que declara la rebeldía del imputado y los autos que conceden la salida alternativa de suspensión condicional del proceso, para lo cual las autoridades judiciales deberán remitir a su conocimiento copia autenticada de toda resolución de esa naturaleza. El REJAP llena

la necesidad de acumular información oficial y actualizada de las resoluciones judiciales que afectan los derechos de los ciudadanos y en su caso impide que los reincidentes se acojan a ciertos beneficios como las salidas alternativas, para lo que precisan certificaciones de no haber tenido sentencia condenatoria. De otro lado, aunque con tintes de inconstitucionalidad por atentar contra el derecho al trabajo, de asociación y de rehabilitación, también sirve para llenar con sus certificaciones, los requisitos de las convocatorias públicas lanzadas por las instituciones estatales o particulares, de exigir a los postulantes certificados de no haber merecido sentencia condenatoria ejecutoriada.

LEGISLACIÓN COMPARADA

LEGISLACIÓN COMPARADA

MÉXICO.- Los peatones, las personas con discapacidad, conductores de vehículos y usuarios de los mismos están obligados a cumplir las disposiciones contenidas en la ley, y sus reglamentos, así como acatar las disposiciones, señalamientos, e indicaciones de los oficiales de Tránsito, para el control y seguridad de tránsito.

Por su parte en el artículo 63 de la Ley de Vialidad es donde queda bien establecido que a los peatones también se los sancionará si no cumplen con el reglamento de vialidad.

ECUADOR.- Según con el artículo 166 del Reglamento de Tránsito, se realiza una multa económica del 5 % de la remuneración básica a quienes cometen infracciones consideradas leves de primera clase y en caso de reincidencia se duplica y triplica.

PERÚ.- La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre impone sanciones de tipo económicas a los peatones que provocan accidentes de tránsito o cometen infracciones de tránsito., mediante la Ley N° 29559 establece una sanción por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre, la imposición de multas a los peatones que cruzan la calzada sin respetar las normas de tránsito o lo hacen de manera intempestiva o temeraria, en estado de ebriedad o bajo los estupefacientes, son sancionados por la Policía de Tránsito.

En general, todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos, que regulan lo relativo al tránsito vehicular que se divide en títulos capítulos. Todas las leyes de tránsito hacen referencia expresa la necesidad de implementar planes de educación vial. Estos países implementan, en alguna medida, programas de prevención dirigidos a la población, campaña de educación y seguridad vial a cargo de la Policía de Tránsito, los ministerios de salud de Educación

En los últimos años se ha establecido las sanciones pecuniarias en diferentes países de América Latina sin llegar a tener los resultados esperados. Las calles aún siguen siendo un riesgo para la integridad personal y de la sociedad en general.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

1. Es importante la actualización del Código de Tránsito, no sólo en relación al peatón sino de manera general, para que tenga una aplicación integral y que en relación a los avances en materia de la legislación nacional que promueven las sanciones de reeducación y reinserción del infractor.
2. Se puede apreciar la necesidad de que las sanciones sean aplicables al incumplimiento de las reglas de tránsito, para promover la paz en el ámbito público y la seguridad ciudadana caso contrario la circulación vial seguirá siendo un caos y día a día los accidentes de tránsito continuarán afectando a la sociedad.
3. El comportamiento se transmite de generación en generación, así también ocurre con el comportamiento peatonal deben elaborarse programas que permitan educar a los infractores en las sanciones.
4. El Gobierno ha determinado como prioridad nacional promover la seguridad ciudadana a través de la paz en el ámbito público y privado incorporando de manera progresiva los elementos necesarios para garantizar la seguridad ciudadana.
5. En los sistemas viales de nuestro país se le ha dedicado más atención y espacio a los vehículos automotores. Las medidas para aumentar la seguridad de los peatones en las vías públicas se las debe implementar lo antes posible.
6. La desconcentración de los Juzgados Contravencionales permitirá la celeridad en el proceso de aplicar las disposiciones relacionadas a las infracciones en el Código de Tránsito.
7. Es posible la aplicación de las clases de comportamiento peatonal y el servicio comunitario dentro del Código de Tránsito garantizando los derechos jurisdiccionales de las personas.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

1. Debe realizarse la actualización del Código de Tránsito con la legislación nacional vigente que ha tenido un gran avance en materia de ejecución penal con respecto a la incorporación de programas que sirvan como estrategias de reeducación como sanción.
2. La pronta dotación de la tecnología necesaria a los Juzgados Contravencionales que han sido determinadas por la Ley de Seguridad Ciudadana.
3. Se ha ubicado al Estado Plurinacional dentro de las economías de ingresos medianos, por lo que se recomienda analizar la posibilidad de modificar el monto de la multa determinadas en el Código de Tránsito en relación al peatón, de tal manera que puedan ser aplicado al contraventor conforme a la economía por la que atraviesa el país.
4. No basta con que existan reglas de circulación vial en relación al peatón dentro de la norma que regula la circulación sino también deben ser posibles de aplicarlas como parte de la ejecución penal. Para garantizar la armonía y respeto que debe existir en la sociedad para Vivir Bien.
5. Las clases de comportamiento vial y servicio comunitario deben considerarse como método y estrategia de reeducación para concienciar a las personas sobre los valores en el ámbito privado y público como fines de la Seguridad Ciudadana.

PROPUESTA

LEYN°XXXX

MODIFICACIÓN DELARTÍCULO 144 DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO

EVO MORALES AYMA

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA**

CONSIDERANDO:

Que el numeral 2 del Artículo 9 de la Constitución Política del Estado, establece como uno de los fines y funciones esenciales del Estado, garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades.

Que el Parágrafo I del Artículo 23 del Texto Constitucional, determina que toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal.

Que el Parágrafo I del Artículo 251 de la Constitución Política del Estado, dispone que la Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene como misión específica la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano.

Que el Parágrafo I del Artículo 3 de la Ley N° 264, de 31 de julio de 2012, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una Vida Segura", señala que la Seguridad Ciudadana es un bien común esencial de prioridad nacional, para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia.

Que el inciso a) del Artículo 34 del Decreto Supremo N° 29894, de 7 de febrero de 2009, Organización del Órgano Ejecutivo, determina que es atribución de la

Ministra(o) de Gobierno, formular, dirigir y coordinar políticas para la seguridad pública del Estado Plurinacional, precautelando el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales, el orden público y la paz social, inherentes al Estado Plurinacional.

Que es necesario modificar las sanciones a los peatones infractores implementando métodos y estrategias de educación para promover la paz y la armonía en ámbito público como parte de la Seguridad Ciudadana, a través de la emisión del presente

Artículo 1º Modifíquese el artículo 144 y adiciónese el parágrafo II Y los incisos 1), 2), 3), del Código de Tránsito Ley N° 3988, los mismos que quedan redactados de la siguiente forma.

La Asamblea Legislativa del Estado Plurinacional

DECRETA

LEY DE MODIFICACIÓN AL CÓDIGO DE TRÁNSITO, N°10135 DEL 16 DE FEBRERO DE 1973, RELATIVO A LAS SANCIONES A LOS PEATONES.

ARTICULO ÚNICO. (MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULOS 144).

Artículo 144.-

II (Infracciones del peatón) Las infracciones de competencia de los juzgados contravencionales serán sancionados con multa.

- 1.La multa.
2. Clases de comportamiento peatonal.
3. Servicio comunitario.

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines Constitucionales.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa del Estado Plurinacional del Estado, a los treinta días del mes de noviembre del año dos mil trece.

Fdo.

Fdo.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los 3 días del mes de diciembre de dos mil trece años

Fdo. EVO MORALES AYMA

Fdo. CARLOS ROMERO

Presidente Constitucional del Ministro de Gobierno

Ministro de Gobierno

Estado Plurinacional de Bolivia