

**EXPOSICIÓN AL PELIGRO EN LA VÍA TERRESTRE POR CARENCIA DE
LICENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN
HUMANA**

Elio David Irala Gastón

Tutora: Msc. Teresita Sánchez Noguera

Tesis presentada en la Universidad Tecnológica Intercontinental como requisito para la obtención del título de Abogado.

Asunción – Paraguay

Junio 2020

CONSTANCIA DE APROBACIÓN DE TUTORÍA

Quien suscribe, **PROFESORA MST. ABOGADA TERESITA SÁNCHEZ NOGUERA** con documento: Cédula de Identidad Civil N° 1.336.639 Tutora del Trabajo de Investigación titulado: **EXPOSICIÓN AL PELIGRO EN LA VÍA TERRESTRE POR CARENCIA DE LICENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN HUMANA**, elaborado por el estudiante: **ELIO DAVID IRALA GASTÓN** con documento: Cédula de Identidad Civil N° 0.000.000, para la Obtención del Título de Abogado, hace constar que dicho trabajo reúne los requisitos exigidos por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales; **UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INTERCONTINENTAL U.T.I.C** y puede ser sometido a evaluación y presentarse ante los docentes que fueren designados para integrar la mesa examinadora.

En la ciudad de Asunción, a los días del mes de Junio del año 2020.

.....
PROF. MST. TERESITA SÁNCHEZ NOGUERA

Dedico este trabajo a:

Dios por ser fuente continua de paz, amor,
inspiración y conocimiento en mi vida.

Agradecimientos

A mi madre por el apoyo brindado en cada etapa de mi vida.

A mis hermanas gracias por ese ejemplo de tenacidad, y por motivarme siempre a lograr mis objetivos, este triunfo es nuestro. Agradezco a mi padre celestial por habernos elegido para formar la familia que hoy somos.

A mi querido sobrino, porque sé que, un día será profesional universitario, y contará con mi apoyo y ayuda incondicional.

Debo agradecer de manera especial y sincera a la Dra. Teresita Sánchez por aceptarme para realizar esta tesis bajo su dirección. Su apoyo y confianza en mi trabajo y su capacidad para guiar mis ideas han sido un aporte invaluable, no solamente en el desarrollo de esta tesis, sino también en mi formación como investigador. Las ideas propias, enmarcadas en su orientación objetiva, han sido la clave del buen trabajo, el cual no se puede concebir, sin su oportuna participación. ¡Muchas gracias!.

Índice

Carátula	i
Constancia de aprobación de tutoría	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimientos	iv
Índice	v
Portada	1
Resumen	2
Marco introductorio	3
Introducción	3
Planteamiento y formulación del problema	6
Preguntas de investigación	7
Pregunta general	7
Preguntas específicas	7
Objetivos de la investigación	7
Objetivo general	7
Objetivos específicos	7
Justificación y viabilidad	8
Marco teórico	10
Antecedentes	10
Bases teóricas	13
Tránsito terrestre	13
Definir.	13
Aspectos generales.	15
Transporte, tránsito y educación vial.	23
Clases de vehículos en materia de tránsito.	28
Importancia de la obtención de licencia de conducir	30
Concepto. Licencias de conducir.	30
Documentos habilitantes de vehículos.	30
Sistema de evaluación médico-psicológica para obtener licencia de conducir.	31
Ámbito legal. Derechos y obligaciones de los conductores de vehículos.	34

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...vi

Situación actual de los conductores y vehículos.	40
Detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre	43
Accidentes de tránsito. Elementos.	43
Los accidentes de tránsito y la responsabilidad del conductor. Una preocupante causa de mortalidad.	48
Indemnización. Criterios para asignar una indemnización.	50
Factores. Causas concurrentes.	52
Clasificación de accidentes.	56
Contravenciones viales.	61
Efectos jurídicos y sociales de la conducción irracional y temeraria	73
Alerta en el ámbito vial.	73
Déficit social. Política criminológica. Medios preventivos.	76
Secuelas.	77
Cuadro de variable	81
Marco analítico	82
Marco metodológico	82
Tipo de investigación	82
Diseño de investigación	82
Nivel de investigación.	82
Técnicas e instrumentos de recolección de información.	82
Descripción del procedimiento del análisis de datos.	82
Conclusiones	83
Recomendaciones	91
Referencias bibliográficas	92

**EXPOSICIÓN AL PELIGRO EN LA VÍA TERRESTRE POR CARENCIA DE
LICENCIA EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN
HUMANA**

Elio David Irala Gastón

Universidad Tecnológica Intercontinental

Carrera: Derecho y Ciencias Sociales, Sede IV

dauidirala89@ouTLooK.com

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...2

Resumen

En esta investigación se hace referencia al tema exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículos de tracción humana, pues se ve la necesidad, de dar a conocer problemáticas que existen en las vías públicas del país, y beneficiar a toda la sociedad paraguaya y mejorar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio paraguayo, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, ya que en nuestro país los conductores manejan los automotores de manera inapropiada, pues la mayoría de las veces utilizan las vías y carreteras como pistas de carrera cometiendo graves infracciones e incrementando a diario las estadísticas trágicas.

Palabras claves: exposición, peligro, vía terrestre, licencia de conducir, conductor, vehículo, ámbito terrestre.

Marco introductorio

Introducción

La exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de conducción de vehículos de tracción humana, constituye un problema de orden social y legal; la comisión de gran cantidad de contravenciones de tránsito en Paraguay, debido en importante sentido a la escasez de buen estado en la señalización de tránsito de acuerdo a las normas establecidas en la ley correspondiente, y a la irresponsabilidad de ciudadanos que se determinan a conducir en las vías públicas pese a carecer de la debida licencia de conducción. Al respecto se hace referencia en la primera dimensión: “Tránsito terrestre”, del cual se desprenden su definición, aspectos generales. transporte, tránsito y educación vial, las clases de vehículos en materia de tránsito.

En la segunda dimensión se observará la: “Importancia de la obtención de licencia de conducir”, de dicho tema se desglosan puntos como: concepto. licencias de conducir, documentos habilitantes de vehículos, sistema de evaluación médico - psicológica para obtener licencia de conducir, ámbito legal, derechos y obligaciones de los conductores de vehículos, situación actual de los conductores y vehículos.

En cuanto a la tercera dimensión se verá desarrollado: “Detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre”, cuyos indicadores exponen: accidentes de tránsito, elementos, los accidentes de tránsito y la responsabilidad del conductor; una preocupante causa de mortalidad, indemnización, criterios para asignar una indemnización, factores, causas concurrentes, clasificación de accidentes, contravenciones viales.

La cuarta dimensión trata sobre: “Efectos jurídicos y sociales de la conducción irracional y temeraria”, del cual los puntos ahondados al respecto son: alerta en el ámbito vial, déficit social, política criminológica, medios preventivos y secuelas; puesto que, a partir del primer vehículo creado por el ser humano, se inició un constante desarrollo tecnológico que facilitó al hombre alcanzar una mayor velocidad de desplazamiento y a la vez cubrir considerables distancias. Paralelamente al incremento del parque automotor por una creciente demanda mundial, principia un amplio proceso de planificación y construcción de redes viales que acercaron comunidades, ciudades, países y continentes. En éste contexto, fue

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...4

necesario crear normas y reglamentos de uso universal con el fin de facilitar el normal y seguro tránsito, tanto de vehículos como peatones.

Un accidente de tránsito ocurre cuando se interrumpe el equilibrio entre los elementos que conforman el tránsito: hombre, vía y vehículo; puede ser un hecho involuntario o suscitado por negligencia, descuido, imprudencia, inobservancia de las normas de tránsito vigentes (tanto conductor y peatón), desperfectos mecánicos del vehículo (previsibles o fortuitos), condiciones ambientales adversas, factores relacionados con la vía, ausencia de señalización, entre las causas más importantes.

El accidente sucede en una vía entregada al uso público y luego que se produce deja daños materiales, lesiones en las personas o ambos.

El análisis de las estadísticas vitales del país permite ver que los accidentes de tránsito provocan una alta mortalidad: la cual se sitúa entre las diez primeras causas de muerte.

El tránsito motorizado terrestre, es parte fundamental de nuestras actividades cotidianas. Sin embargo, se ha convertido progresivamente en una acción compleja y riesgosa, como lo demuestran las estadísticas de accidentes de tránsito en el mundo, que han logrado establecer que alrededor del 90% de los accidentes vehiculares, se deben a causas humanas que es importante detectar con un criterio técnico. Hay un constante aumento de conductores en Latinoamérica, lo que se traduce en el crecimiento proporcional del riesgo de accidentes de tránsito.

Por ésta razón es vital evaluar las capacidades físicas y emocionales del aspirante a una licencia de conducir. De tal manera que se pueda desplazar con responsabilidad, seguridad y criterio sin poner en riesgo su seguridad ni la del resto de usuarios que comparten las vías.

Los accidentes de tránsito cobran, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la vida de 1,2 millones de personas anualmente, es decir, más de 3200 al día.

Asimismo, la cantidad de lesiones graves o discapacidades que provoca, varía entre 20 y 50 millones cada año.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...5

La OMS estima que más del 2.2% de la mortalidad en el mundo es consecuencia de accidentes de tránsito, y en cuanto al futuro, provisiona que en el año 2020 los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa más importante de mortalidad.

Es en los países de ingresos medios y bajos como el nuestro, donde se produce el 90% de los accidentes de tránsito mortales a nivel mundial. Los conocimientos actuales permiten adoptar medidas en diferentes ámbitos para prevenir los traumatismos ocasionados por éstos incidentes.

Cabe precisar, que el factor humano es la causa más importante en lo que a accidentes se refiere, y de ese factor humano el rol protagónico lo tiene obviamente el conductor. A éste factor se le atribuye aproximadamente el 90% de los accidentes de tránsito.

Por ello una medida fundamental para impedir que el número de víctimas por accidentes de tránsito aumente es la evaluación de las capacidades que posee para conducir. Para ello se debe establecer con claridad en qué áreas a nivel físico y psicológico se le evaluará al momento de conferirle una licencia de conducir.

Los factores vehículo y vías no son analizados en el presente trabajo, pues su contenido está orientado principalmente al factor humano y concretamente a los aspectos referidos a la persona que conduce y maniobra un vehículo, sin embargo no está por demás mencionar que se puede tener un vehículo nuevo y moderno, con vías debidamente señalizadas y en buen estado, pero si la persona que conduce el vehículo no está en condición física y mental óptimo puede ser protagonista de un accidente de tránsito.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...6

Planteamiento del problema

Los accidentes de tránsito de vehículos suceden a menudo en Paraguay, generando estragos en la seguridad vial o directamente causando la muerte de terceras personas, la propia o de las de sus acompañantes.

Deberá considerarse obligatorio y de persecución constante que los ciudadanos que se hallen al frente de la conducción de vehículos posean los conocimientos pertinentes de sus derechos en el uso de la vía terrestre, así como debería delimitarse sus obligaciones y para ello se necesita que éste grupo humano sea regularizado como corresponde y sucede en otros Estados, para cumplir con éste cometido se necesita que en la legislación nacional sobre tránsito se incorpore el endurecimiento en la exigencia de registro y permiso de conducción vehicular de quienes hacen uso de las vías públicas y en el caso generar riesgos de crear un accidente encrudecer las sanciones para que no se reitere tal conducta.

Es allí donde nace el problema porque los conductores de vehículos, no reciben capacitación para circular o adquirir el conocimiento de las reglas de conducir y si las conocen simplemente nos le da por cumplirlas, es así que es común observar a un conductor infringir las normas de circulación determinadas en la ley como son: circular en contra vía, cruzarse los semáforos cuando está en luz roja, pasarse los discos pare, conducir por la aceras y bordillos, no tener o usar luces acondicionadas para conducir en la noche, poniendo en riesgo su vida y por ende creándole un posible conflicto a otros conductores, y lo que es más grave que muchas de éstas contravenciones se dan en presencia de los encargados vigilantes de tránsito que solo se han limitado en hacerle un simple llamado de atención al infractor, pero cuando se ocasiona un mal llamado accidente de tránsito, por culpa del infractor que conduce el vehículo sin contar con licencia y éste resulta ser la víctima, otros conductores pasan a ser detenidos y responsabilizados de tal situación; creando una desigualdad de derechos y obligaciones para los conductores y temeridad en los transeúntes.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...7

Preguntas de la investigación

Pregunta general

¿Qué implica la exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículos de tracción humana?

Preguntas específicas

¿Qué se entiende por tránsito terrestre?

¿Dónde radica el interés por la necesidad de la obtención de licencia de conducir?

¿Cuáles son los detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre?

¿Qué efectos jurídicos y sociales acarrea la conducción irracional y temeraria?

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar la implicancia de la exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículos de tracción humana.

Objetivos específicos

Definir tránsito terrestre.

Detallar la importancia de la obtención de licencia de conducir.

Identificar los detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre.

Determinar los efectos jurídicos sociales de la conducción irracional y temeraria.

Justificación y viabilidad

La justificación de mi tema de investigación que me he planteado se basa en la necesidad de dar a conocer la problemática que existen en la sociedad paraguaya en cuanto a orden, control y persecución de conductores irresponsables sin licencia en la vía terrestre se trate y también pretendo dejar un precedente para mejorar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio nacional, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos, para que se beneficie toda la comunidad educativa de la UTIC y la sociedad paraguaya en el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del morador, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización en el transporte terrestre, tránsito y en la seguridad vial por las vías públicas del país.

Hay personas que no les importa éstos cambios y no les interesa por sus beneficios económicos y políticos que exista la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones, de procurar que los accidentes provocados por conductores y vehículos cuenten con ordenamiento jurídico que los regule y permita que sean capacitados para acceder a la circulación por las vías públicas responsablemente, así como la debida implementación por parte de los agentes de tránsito de las sanciones en que incurrir con frecuencia aquellos conductores que carecen de su licencia de conducir; caotizando el tráfico por las vías de Paraguay.

Con la correcta aplicación de las normativas que rezan en la teoría de regularización vehicular terrestre se estaría garantizando la seguridad de todos aquellos que circulamos diariamente. Con un estudio analítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en concordancia con las ordenanzas municipales que establezcan los fundamentos adecuados de las normas de tránsito,

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...9

así como el análisis de cada uno de los elementos normativos y subjetivos de cada conducta de los seres humanos se alcanzaría dicho objetivo.

Con ésta investigación pretendo lograr la captación de atención de otros estudiantes de mi área; sobre la problemática y de cualquier persona que disponga de mi tesis, para conseguir con ello el interés en buscar exigir la obligatoriedad de obtener por parte del propietario y conductor del vehículo, el registro y el permiso de conducir, para hacer uso de la vía pública, no solo para determinar responsabilidades sino con el objeto de protegerlos puesto que para obtener el derecho de circular también van a tener acceso al conocimiento de la ley, por cuanto asimismo deberíamos todos rendir exámenes que nos acrediten estar capacitados para circular, obteniendo la noción de respeto y concientización en el uso de la señales de tránsito y el uso de vías, a más de nuestros derechos determinados en la ley como también de nuestras obligaciones.

Con la finalidad de contribuir de algún modo al mejoramiento de la circulación vial y disminuir la comisión de contravenciones de tránsito en Paraguay por parte de los usuarios de las vías públicas.

Marco teórico

Antecedentes

Etiológicamente la palabra licencia, tiene su origen del latín licentia, que significa permiso para hacer algo, Resolución de la Administración por la que se autoriza una determinada actividad. **(Real Academia Española. 2015).**

A la vuelta del siglo XX, las licencias de conducir no se exigían, y cualquier familia podía correr un motor hecho a sí mismo a su carro. Sin embargo, como los coches se hicieron más comunes en la década de 1920, el número de conductores aumentó, lo que condujo a un aumento en el número de accidentes.

Habilidades de conducción por lo tanto se convirtió en un requisito previo necesario para automóviles libremente de conducción, y nació un sistema de concesión de licencias y exámenes de conducir.

Antes de la licencia. Cuando los primeros automóviles fueron introducidos a principios del siglo XX, cualquiera podía conducir sin restricciones. Al igual que el carro antes o carretero no necesitaban licencia, los primeros conductores de automóviles eran libres de tomar a la carretera sin el permiso del gobierno.

Parte de esta libertad se debió a la privacidad de la fabricación de automóviles a principio. Muchos hombres y mujeres simplemente construían y fijaban sus propios motores para sus carros. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 34).**

Precursores de la red de licencia. Los precursores de la licencia de conducir se encuentran en Chicago y en Nueva York en 1899. Chicago exige que todos los conductores de automóviles deban pasar un examen para poder operar sus vehículos, y una ordenanza de la ciudad de Nueva York establece que, con el fin de conducir un coche a vapor, el operador debe ser un ingeniero licenciado.

Licencias. Primer piloto de licencias; fueron emitidas en 1903 por Massachusetts y Missouri. Estos requieren exámenes de habilidades de conducción y no eran más que las tarjetas de identificación. Todavía en los años 1930 y 1940, muchos estados simplemente instruyeron al conductor potencial que pagar una

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...11

pequeña cuota de 25 o 50 centavos, a cambio de una licencia de conducir, que fueron enviados a menudo por correo.

Seguridad temprana preocupaciones. Las preocupaciones de seguridad comenzaron provocando estados de emitir los exámenes de conducción antes de que los conductores de licencia. Parte de esto fue debido al aumento en el número de coches y los conductores. A finales de la década de 1920, el 75 por ciento de los hogares poseía un coche.

En 1907, el New York Times publicó un artículo titulado “Mejores auto leyes ahora se necesitan”, que informó de las preocupaciones de los principales expertos del automóvil sobre los accidentes causados por la inexperiencia y la falta de cuidado de los conductores. Debido a que los coches eran nuevos, la gente no estaba acostumbrada a coches de la energía y, a menudo conducían demasiado rápido o demasiado imprudente.

Conducción y exámenes. En 1908, Rhode Island se convirtió en el primer estado para probar los individuos en sus habilidades de conducción antes de emitir licencias. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 35).**

En 1913, el New York Times publicó un informe que Nueva Jersey que exigía que todos los conductores superen una prueba de sus habilidades de conducción y una prueba escrita, con la esperanza de que otros estados podrían seguir el ejemplo de Nueva Jersey para reducir el número de accidentes. Aunque los exámenes no estaban obligados en el estado de Washington hasta 1937, cuando el estado comenzó a emitir licencias de conducir en 1921, requirió dos firmas para certificar que el candidato era capaz de conducir con seguridad. El último estado para exigir a los conductores que pasen un examen de conducir era Dakota del Sur en 1959.

La licencia de conducir es un permiso que se otorga, a través de la Dirección de Seguridad Vial, a las personas que hayan demostrado, mediante una evaluación psicofísica, que poseen las condiciones; mediante un test teórico, los conocimientos; y mediante un examen práctico, las aptitudes, todas ellas necesarias para la correcta conducción de un vehículo. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 36).**

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...12

Consiste en la habilitación para la circulación vial e implica que su titular debe acatar los controles y exigencias establecidas, en beneficio de la seguridad vial y demás fines de la Ley y su Reglamentación. (**Manual del Conductor. 2012**).

Por lo tanto, la licencia de conducir es aquel documento que expide la autoridad administrativa que acredita una autorización a nombre de su usufructuario para la conducción de vehículos por la vía pública.

Cada persona que ostente obtener esta autorización administrativa por órgano competente deberá:

Según la ley de tránsito del país, por intermedio de la Dirección de Tránsito de la Nación, las exigencias para obtener la licencia de conducir son: (**Rivero, Dan. 2017; pág. 67**).

A) Examen médico sobre sus condiciones psicofísicas, que será más exigente y frecuente en edades avanzadas.

B) Examen teórico sobre legislación del tránsito, modos de prevenir accidentes, conocimiento del instrumental e información del vehículo; en el caso de conductores profesionales se incluirán los conocimientos necesarios a su especialidad.

C) Examen práctico sobre su idoneidad para conducir.

D) Acreditar conocimientos de primeros auxilios en las condiciones que lo determine la reglamentación, los daltónicos, sordomudos, tuertos y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, deben obtener licencia habilitante especial, antes de otorgar una licencia se debe requerir del sistema nacional de antecedentes del tránsito, los informes correspondientes al solicitante, de conformidad a lo que disponga la reglamentación. (**Rivero, Dan. 2017; pág. 68**).

Bases teóricas

Exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículo de tracción humana.

Tránsito terrestre.

Definir.

La palabra tránsito, proveniente etimológicamente del latín “transitus” alude a la acción de circular, de pasar de su sitio hacia otro, ya sea a pie o conduciendo algún vehículo, por las calles u otros caminos. Quienes transitan pueden ser personas, animales o cosas, obedeciendo el desplazamiento a múltiples fines; las personas pueden transitar para trabajar, para visitar amigos o parientes, para conocer lugares, etc., las mercaderías y cosas, suelen hacerlo para su comercialización o mudanza.

Utilizamos éste término en nuestra lengua para denominar a aquel movimiento y flujo de vehículos que circulan por una calle, una ruta, una autopista o cualquier otro tipo de camino, así como también del peatón, quien es el más vulnerable.

El tránsito representa cantidad de vehículos que se movilizan a lo largo del día por las distintas vías de circulación.

Las dificultades que ha tenido el tránsito en los últimos años dentro de los espacios urbanos, ha ido incrementándose con el tiempo, desde que apareció el primer automóvil, en el siglo XX. A partir de allí, el hombre se ha dedicado a crear toda clase de medidas o normas que permitan la regulación y organización del tránsito; las señales de tránsito, los fiscales de tránsito, los fiscales de tránsito, los semáforos, etc.

Actualmente y debido al incrementado de la población, el tránsito vehicular puede tornarse desastroso, sobre todo en las primeras horas de la mañana y en la

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...14

tarde que son los horarios donde hay más afluencia de vehículos y peatones. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 34).**

El tránsito de vehículos, puede traer consecuencias negativas para el ambiente, ya que los vehículos son los principales agentes de contaminación debido a la expulsión de dióxido de carbono, el cual puede perjudicar la salud de las personas que habitan en las ciudades. Además, de otros efectos negativos asociados al fuerte tránsito como lo son la contaminación sónica y el estrés.

El control del tránsito corresponde a los entes del gobierno, quienes son los encargados de mantener las vías en un buen estado., con la finalidad de que el tránsito circule con la normalidad y sin contratiempos.

Los accidentes de tránsito, son las principales causas de fallecimiento anual en estos tiempos, de allí la importancia del buen funcionamiento de los semáforos, el mantenimiento de las calles y la correcta señalización de avenidas y carreteras y sobre todo que se sancionen a aquellos que transgredan las leyes de tránsito. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 35).**

Para mí, sin lugar a dudas, el tránsito es una cuestión que experimentamos y está íntimamente vinculada a las movilizaciones que realizamos por la ciudad cuando las personas vamos a trabajar, a estudiar o a realizar cualquier otro tipo de actividad que implica transitar por las calles y vías de una ciudad.

En los últimos años el tránsito se ha vuelto una pesadilla para casi todos, los que circulan en sus automóviles particulares, los que trabajan a bordo de un automotor como ser ómnibus o taxis, y asimismo para los peatones, nadie queda afuera de los tremendos trastornos que genera el enorme flujo de vehículos circulando por la ciudad a toda hora, desde muy temprano y hasta que cae la noche. Claro está que esa cantidad de autos y vehículos circulando por todos lados generan tremendas congestiones. Estos embotellamientos hacen que la circulación sea lentísima, especialmente en lo que se denomina como horarios pico de movimientos que es cuando la gente

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...15

entra o sale de sus trabajos y obviamente las personas luchan por llegar a sus trabajos y casas a tiempo y no horas.

Incluso hasta para los peatones se ha vuelto un conflicto cotidiano el tránsito ya que el gran caudal del mismo hace que muchas normas no se respeten y entonces se suelen generar siniestros viales que tienen a los peatones como protagonistas de los mismos quienes hacen malabares para cruzar.

El tránsito se ha vuelto realmente un problema y tema cotidiano y por ello es que los servicios informativos de radio, tvé y hasta las movidísimas redes sociales brindan servicios constantes en los que se les advierte a los usuarios qué calles o vías hay que evitar porque se encuentran colapsadas o han sufrido un contratiempo.

Aspectos generales.

A) Señales reglamentarias. Las señales de este tipo tienen por finalidad notificar al o los usuarios de la vía sobre las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones que gobiernan en esta y que sí en un momento dado son transgredidas constituirán una infracción al Reglamento de Tránsito. Estas se subdividen en:

- 1.- Señales de prioridad:** “Alto”, “ceda el paso”, “zona escolar”, etc.
- 2.- Señales de prohibición:** “No estacionarse”, “no dar vuelta a la izquierda”, etc.
- 3.- Señales de restricción:** “Tramo en reparación”, “velocidad máxima”, etc.
- 4.- Señales de obligación:** “Solo vuelta”, “solo a la derecha”, etc.
- 5.- Señales de autorización:** “Permitida la vuelta en u”, “permitido estacionarse para subir y bajar niños”, etc.

B) Señales preventivas. Estas son llamadas también de advertencia de peligro, tienen como propósito advertir a los usuarios, la existencia de riesgos y/o situaciones imprevistas en la vía, que pueden ser de carácter permanente o temporal, a su vez con estas se indica la naturaleza de dicha situación. Las de este tipo son para que el

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...16

conductor tome las debidas precauciones, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras para su propia seguridad, así como para el resto de los vehículos o para los peatones en su caso. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 89).**

Estas señales son de gran importancia para los conductores, sin embargo, su empleo debe de ser lo menos posible, ya que el uso innecesario de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a reducir el respeto y obediencia de las mismas.

Las señales preventivas se dividen en cuatro grupos a saber:

- 1.- Por diseño de la vía:** “Curva peligrosa”, “curva en s”, “doble curva”, etc.
- 2.- Por irregularidades físicas de la vía:** “Puente”, “zona de topes”, “zona de columpios”, etc.
- 3.- Generales en la vía:** “Cruzamiento en cruz”, “un solo carril”, etc.
- 4.-Otros:** “Paso de peatones”, “cruce de escolares”, etc.

C) Señales informativas. Las señales informativas tienen como propósito ayudar a los conductores en su desplazamiento por la vía que les permita llegar a su destino de la manera más simple y directa posible.

Las señales informativas se clasifican en:

- 1.- De ruta y destino:** “Indican hacia donde un lugar”, “indican distancia hacia un lugar”, etc.
- 2.- De servicio:** “Señalan distancia a estación de gasolina”, “servicio de teléfono”, “restaurante”, etc.
- 3.-Complementarias:** “Parada de transporte urbano”.

D) Señales de peligro. Las señales que anuncian peligro son del tipo preventivas e informativas, pero a diferencia de aquellas, estas deben de tener como fondo el color anaranjado, ya que con esto indicarán la transitoriedad de ellas:

Estas son, por ejemplo: “Hombres trabajando”, “desviación a 100 metros”, “cruce de ganado”, etc. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 90).**

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...17

Semáforos. Son dispositivos electromagnéticos y electrónicos proyectados específicamente para el control de tránsito de vehículos y peatones. La principal función de los semáforos es permitir el paso a distintos grupos de vehículos (y personas), de manera que estas pasen a través de la intersección con un mínimo de problemas, riesgos y demoras. Por consecuencia el semáforo permitirá:

- 1.- Reducir y prevenir accidentes en el lugar, así como en sus inmediaciones.
- 2.- Reducir la demora en el cruce.
- 3.- Reducir el consumo de combustible en la intersección.
- 4.- Reducir la emisión de contaminantes del aire y el nivel de ruidos.

Los semáforos tienen un sistema que les permite presentar una secuencia de fases en un período de tiempo llamado ciclo, el ciclo este compuesto por la sumatoria de los tiempos de verde, amarillo y rojo. Una fase es aquella parte del ciclo en que una o más movimientos tienen derecho a paso. Si un movimiento recibe derecho a paso durante más de una fase, este se llama movimiento traslapado, o lo que también podríamos llamarle sin sincronización.

A medida que pasa el tiempo, el congestionamiento y los accidentes aumentan, por lo que, para su atenuación, el uso de los semáforos ha alcanzado un notable desarrollo.

Actualmente no se puede suponer, en las grandes ciudades del mundo, que el control de tránsito no se realice con los sistemas más avanzados de semáforos, incluyendo la coordinación computarizada y la incorporación de detectores automáticos de vehículos, que dependiendo de su variación hacen que cambie en forma dinámica y continua el tiempo asignado a cada acceso de las intersecciones. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 91).**

Esto ha permitido establecer estrategias para el control de tránsito a lo largo de las diferentes horas del día a través de programas específicos para periodos de máxima y mínima demanda.

Construcción de calles y carreteras. Un factor más de tipo exógeno (pues esto no depende del conductor) puede ser, la “mala construcción de las calles o carreteras” pues en algunas ocasiones esto puede marcar la diferencia entre una

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...18

buena o mala condición en el manejo del vehículo. Y para poder entender esta problemática será necesario que se hagan algunos comentarios.

Aunque la mayoría de los autores que tratan estos temas poco hablan de los accidentes que pueden ocurrir por este motivo, sí lo tratan como un problema en la vialidad, ya que como ellos afirman esto trastoca la situación de tiempo, velocidad y recorrido en una vía, pero si aunado a esto agregamos los accidentes, será obvio que entonces existirá más demora en el tiempo que se recorrerá en esta vía, por tal motivo, en nuestro modo de pensar, es importante que se mencione en esta investigación, ya que también es un factor que influye en la producción de los accidentes de tránsito.

La construcción de calles y carreteras ha venido aumentando a medida que también se ha aumentado el flujo vehicular en las mismas, por tal motivo, también ha aumentado el número de accidentes viales y con ello invariablemente el número de muertos y heridos, así como los daños.

En este apartado es conveniente aclarar que sí se realizaran estudios completos y pormenorizados para llevar a cabo la construcción y mantenimiento de estas, podría minimizarse la cantidad de accidentes que se dan como consecuencia de este problema. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 92).**

Existen tres formas para mejorar el sistema de vías públicas, estas son:

1) Aplicando los conocimientos prácticos de la ingeniería de tránsito a las vías existentes.

2) Mejorando materialmente dichas vías.

3) Construyendo nuevas vías de comunicación.

Capacidad. La palabra capacidad es una expresión genérica que se refiere a la cantidad de vehículos en movimiento a los que una vía puede dar cabida. En esta palabra se resumen muchos elementos del diseño de calles y carreteras, así como comportamiento de los conductores y vehículos y las medidas de control que influyen directamente en el movimiento de vehículos y peatones.

Los criterios de capacidad deben incluir también la velocidad de los vehículos, el espacio que debe de haber entre ellos, la interferencia relativa entre los mismos,

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...19

así como el número de éstos que pueden cruzar un punto de la carretera en un período de tiempo específico.

En cuanto a las condiciones imperantes, la capacidad de una vía depende fundamentalmente de:

- 1) La composición del tránsito.
- 2) La alineación del arroyo.
- 3) El número de carriles y la anchura de éstos.
- 4) La velocidad de los vehículos que hacen uso de ella.

Estas condiciones imperantes se clasifican en condiciones imperantes de la vía y condiciones imperantes del tránsito.

Condiciones imperantes de la vía. Estas condiciones las determinan las características físicas del camino, y no cambiarán a menos que se lleven a cabo ciertos trabajos de construcción o reconstrucción. Si los planos y el diseño de una carretera son defectuosos, el resultado puede ser una vía cuyas condiciones preponderantes dificulten el movimiento seguro del tránsito, aun cuando se use el camino sin exceder los límites de capacidad previstos. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 93).**

Condiciones imperantes del tránsito. Las condiciones del tránsito dependen de los vehículos y peatones que hagan uso de la vía, mismas que pueden variar durante las distintas estaciones del año, el momento del día y también de una hora a otra.

También se ven afectadas por las épocas de vacaciones, los desfiles, eventos deportivos, trabajos de reparación y demás, que producen alteraciones de tránsito. Las peores condiciones de tránsito posiblemente, son las que se producen justo antes e inmediatamente después de vacaciones generales.

Demarcaciones. Las demarcaciones de calzadas en términos conceptuales comprenden cuatro grandes grupos:

- a) Líneas longitudinales.
- b) Líneas transversales.
- c) Símbolos y leyendas.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...20

d) Otras demarcaciones.

Las líneas longitudinales se emplean para la separación de pistas y de calzadas con dos sentidos, así como también para indicar posibilidades de adelantamiento. Se usan, además, para regular los estacionamientos sobre las vías.

Las líneas transversales, como su nombre lo indica, se emplean normalmente en cruces y sirven para indicar, ya sea la prioridad de una vía respecto a la otra o para indicar la prioridad de peatones sobre vehículos motorizados. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 94).**

Los símbolos y leyendas contienen información que permita a los conductores realizar a tiempo las maniobras necesarias para un desplazamiento más ordenado, económico y seguro. Comprende entre otros; símbolos, flechas direccionales y triángulos, como, por ejemplo: (ceda el paso) y leyendas tales como (alto, parada de camiones), etc.

En el grupo de otras demarcaciones se encuentran las demarcaciones oblicuas que se emplean para delimitar zonas de espera de virajes a la izquierda, de acercamiento a pistas de aceleración y desaceleración. Cuando son utilizadas en dos sentidos oblicuos formando un ángulo en “V”, sirven para prohibir las detenciones o advertir el peligro de algún cruce a nivel.

a) Por razones operacionales las demarcaciones se han clasificado en seis grupos:

b) Demarcaciones en cruces y/o intersecciones.

c) Demarcaciones para virajes.

d) Demarcaciones en pistas y curvas.

e) Demarcaciones para estacionamientos.

f) Demarcaciones para cruces peatonales.

g) Otras demarcaciones.

Intersecciones. Las intersecciones son aquellos lugares donde se cruzan o se juntan dos calzadas. Estos lugares, debido a la función que cumplen, tienen una alta probabilidad de que en ellos ocurran accidentes debido a la interacción vehicular. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 95).**

Las intersecciones de acuerdo a su geometría se clasifican en:

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...21

- Tipo T.
- Tipo Y.
- Tipo X.
- Intersecciones desfasadas.

El control de las intersecciones se puede efectuar por medio de la presencia de un oficial de tránsito de punto, un semáforo, una señal de alto, una señal de ceda el paso o por la regla estándar de la derecha libre.

Estacionamientos. El objetivo que se persigue al mencionar el estacionamiento como un factor de tipo exógeno, es el de hacer notar que, hasta un mínimo detalle, como lo es el estacionamiento de vehículos, puede ocasionar un problema, pues si bien es cierto, los estacionamientos son los lugares, lotes, espacios o edificios destinados a la guarda y acomodo de vehículos, mientras estos no están en funcionamiento.

También es cierto que, si no están debidamente planeados o distribuidos, según sea la demanda, no cumplirán con su función y lo que es peor ocasionaría por consiguiente un accidente.

En el sistema de transporte, existen tres elementos que son básicos: La red, los vehículos y la terminal. El diseño y ordenamiento de cada uno de ellos, influye en la situación del sistema, por lo tanto, la problemática de los estacionamientos (terminales) está íntimamente relacionada con los problemas del flujo vehicular y con las características de los vehículos. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 96).**

Los estacionamientos pueden dividirse en dos grupos:

- a) Estacionamientos en la vía pública.
- b) Estacionamientos fuera de ella.

En el caso de los estacionamientos que están fuera de la vía pública (lotes o edificios), según lo que se ha observado en nuestro estudio, no causan el mayor problema, pues realmente el usuario llega a esta terminal como un final de un viaje, en su tránsito para resguardar su vehículo tratando de acomodarlo lo mejor posible para que no sufra ningún deterioro y cuando vuelve a salir del mismo una vez pagada la cuota que se ha determinado previamente también lo llevará con cuidado con la finalidad de no dañarlo ni dañar algún otro que se encuentre cerca de este.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...22

Las estadísticas no muestran accidentes graves en este tipo de lugares, por consecuencia no son objeto de estudio para la presente investigación. Por lo contrario, los estacionamientos que están en la vía pública si merecen ser mencionados como problema, pues en algunas de las ocasiones el hecho de querer “ganar” un lugar que se encuentra cerca de donde se quiere terminar el viaje de tránsito, puede ser motivo para que se produzca un accidente; ya que al frenar sin hacer algún señalamiento, virar repentinamente o de manera brusca, puede entorpecer el tránsito y en otras no menos graves, causar demoras y congestión, y ya que la vía pública se hizo realmente para circulación de vehículos, entonces, no hay razón para que este tipo de estacionamiento sea en la vía pública, a menos que; el estacionamiento sea en una calle o calzada de no tan alta circulación, que haya suficiente espacio tanto para la circulación (mínimo tres carriles, 2 para esto y 1 para estacionar), que sea de fácil acceso al lugar que se va estacionar y que exista suficiente visibilidad tanto para el que circula como para el que se va estacionar o salir del estacionamiento. De esta manera se hace más fluida la circulación, se evitan problemas de vialidad y por lo tanto se disminuye el riesgo de accidentalidad. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 97).**

Como aporte considero que los señalamientos y la construcción de calles y carreteras deben estar en buenas condiciones y esto solo se puede solucionar mediante una buena Política de Ingeniería en la cual se opere adecuadamente para la búsqueda de todo aquello que pueda favorecer para que los accidentes de vehículos se presenten, dicho de otro modo, que en este departamento se encuentren personas que, operativamente hablando, sean capaces de ordenar o reparar todos aquellos controladores del tráfico, y que estas reparaciones, adecuaciones e incluso la instalación de nuevos, vayan de acuerdo al tipo de problema de que se trate y no que solo porque se abre un nuevo centro comercial o por cualquier razón sin importancia, se instalen y que no ayudan pero si entorpece la fluidez del tránsito de vehículos por esa zona, así mismo en los que se refiere a reparaciones de la vía pública, cuando estas se lleven a cabo que sea lo más rápido posible,

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...23

que estén bien señalados los lugares que se cierran a la circulación, que se marquen adecuadamente las vías alternas, etc.

Transporte, tránsito y educación vial.

Los medios de transporte son el aéreo, terrestre, férreo y fluvial. Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aviones, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

a) Transporte por carretera: Peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos

b) Transporte por ferrocarril: Material rodante sobre vías férreas.

c) Transporte por vías navegables: Transporte marítimo y transporte fluvial.

d) Transporte aéreo: Aeronaves y aeropuertos.

e) Transporte combinado: Se utilizan varios modos de transporte y la mercancía se transborda de vehículo a otro. Este modo de transporte se ha desarrollado dando lugar al transporte intermodal o transporte multimodal, en el que la mercancía se agrupa en “unidades superiores de carga”, como el contenedor, que permiten el transporte por diferentes vías sin “ruptura de carga”.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...24

f)Transporte por tuberías: Oleoductos y gasoductos, en los que se impulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombeo o de compresión.

El transporte, en el sector de la economía, constituye un sistema dinámico integrado por una serie de elementos relacionados entre sí, es decir, una interacción que persigue un objetivo común, pues seguida de la industrialización viene la comercialización de los productos, para lo cual entonces se necesitará un servicio que permita el desplazamiento eficaz, económico y seguro de personas y bienes.

Como ya dejé escrito anteriormente el transporte es una importante actividad que permite la movilidad de personas y bienes, por lo tanto, debe de ser seguro y eficiente.

Este movimiento se puede definir como un evento que tiene un origen, una ruta y un destino. Y este viaje lo podemos realizar en un vehículo cualesquiera que sea su tipo, pero este viaje debe de llevar un objetivo.

Para que esta movilidad se realice de manera segura será necesario que haya una infraestructura adecuada, por lo tanto, el transporte o sistema de transporte requiere de instalaciones, equipos, mano de obra y estaciones de transferencia o terminales (de camiones de carga, trenes, puertos, aeropuertos, etc.)

Desde el punto de vista técnico y/o económico, la infraestructura (caminos, calles, carreteras, túneles, vías, etc.) tienen muy alto costo, una larga duración o vida útil, con valor residual prácticamente nulo y un bajo costo de explotación comparado con el costo de instalación.

Los medios de transporte son relativamente baratos, estos tienen una vida útil de 10 a 30 años y tienen uso alternativo al término de ella, pero los costos de explotación son relativamente altos en comparación con su valor.

En el caso del transporte urbano, es un sistema que en la mayor parte del mundo se relaciona con problemas.

Paraguay, en la ciudad de Asunción especialmente, es uno de ellos y es que el transporte urbano desgraciadamente no ha sido regulado adecuadamente, por lo general hablar del transporte urbano, significa relacionarlo con los problemas de ecología, por su alto grado de contaminación, accidentalidad, por su incidencia o

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...25

participación en los problemas de tránsito, que incluye en primer lugar los accidentes, seguido a estos el congestionamiento vehicular ocasionado por no respetar los señalamientos o paradas ya establecidas en las calzadas o vías importantes. (págs. 18 19).

Conforme a lo anterior, puedo decir que el problema del transporte es la suma de las cosas que a la gente no le gusta acerca del transporte.

En cuanto a los accidentes, Paraguay, tampoco es la excepción, pues las estadísticas nos indican que en nuestro Estado es frecuente que ocurran éstos por diferentes motivos que van desde: las condiciones meteorológicas, estado de ebriedad del conductor, estado de ebriedad del peatón, estado mecánico del vehículo, o bien por falta de señalamientos en las vías, entre otros. (pág. 19).

Es de suma importancia que se le empiece a poner verdadera atención a este tipo de problemas, pues la mayor parte de la población es transportada por algún tipo de vehículo, llámese; vehículo particular, autobús, microbús, transporte urbano, taxi, etc., y los accidentes son la parte más dramática del transporte, pues es casi seguro que no se pueden eliminar totalmente, ya que en un momento dado estos pueden ocurrir no solamente como consecuencia de una mala acción del conductor, sino por otras situaciones totalmente ajenas al mismo. (Del Rosario, Juana; 2002, págs. 18 19).

Educación. Desde la etiología, la educación proviene del latín educere que significa guiar, conducir o educare que es formar, instruirlo por lo que se puede definir como un proceso complejo, sociocultural e histórico mediante el cual se transmiten conocimientos, valores, principios, costumbres y hábitos. (Real Academia Española 2015).

Podemos discriminar según **Vázquez Gonzalo (2007)**, tres formas de educación:

Educación informal. Tiene aquí el sentido de un proceso que dura toda la vida y en el que las personas adquieren y acumulan conocimientos, habilidades, actitudes y modos de discernimiento mediante las experiencias diarias y su relación con el medio ambiente.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...26

Educación formal. Es, naturalmente, el sistema educativo altamente institucionalizado, cronológicamente graduado y jerárquicamente estructurado que se extiende desde los primeros años de la escuela primaria hasta los últimos años de la universidad.

Educación no formal. Es toda actividad organizada, sistemática y educativa, realizada fuera del marco del sistema oficial, para facilitar determinadas clases de aprendizajes a subgrupos particulares de la población, tanto adultos como niños.

Ahondando un poco más, según **Vázquez Gonzalo (2007)**, este proceso es el que posibilita la socialización de los ciudadanos, siendo este un punto muy importante para el presente trabajo de investigación, ya que es aquí donde cada habitante toma conciencia de la estructura social que le rodea, creando una convivencia armónica entre los distintos actores, además de crear ciudadanos responsables, protagonistas críticos, con la capacidad de crear una sociedad. En base a lo descrito anteriormente, abocándonos sobre la temática de la educación y la seguridad vial se puede nombrar lo siguiente: **(Rivero, Dan. 2017; pág. 62)**.

Juan Antonio Carreras Espallardo, expone tres objetivos que persigue la educación vial, los que se detallan a continuación:

Contribuir a reducir la siniestralidad vial por medio de la Educación y concientización vial.

Fomentar hábitos de conducta positivos en relación al mundo del tráfico que perduren en el tiempo.

Sensibilizar e implicar a las familias en la problemática del tráfico.

Por tal motivo podemos expresar que la educación vial también se halla sujeta a la educación vial formal, no formal e informal. Donde seguidamente se expresa la conformación de su entendimiento:

Educación vial formal. Sería la estructura educativa dentro de un marco institucionalizado, sea esta estatal o privado, pero siempre refiriéndonos dentro de un marco normativo estructurado a fin de adquirir buenos hábitos, conocimientos

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...27

teóricos y prácticos sobre lo referente a la estructura o unidad de la seguridad vial terrestre.

Educación vial informal. Sería el proceso evolutivo de aprendizaje en el periodo del crecimiento humano, que durante su desarrollo adquiere, acumula, e incorpora conocimientos, habilidades, actitudes sobre la conducta adecuada discriminada por discernimiento mediante las experiencias cotidianas y su interrelación con el sistema del tránsito vial.

Educación vial no formal. Serían aquellas actividades educativas fuera del marco estructural oficial de las instituciones, con la finalidad de lograr instruir a determinadas micro sociedades en materia del tránsito y seguridad vial.

Es dable destacar que estos tipos de educación vial descriptos tienen la finalidad en común del aprendizaje sobre el manejo vehicular, leyes vigentes referentes a la infraestructura del trazado vial, señalización vial y sobre todo los factores de riesgos sobre la tetralogía accidentológica, pero centrándonos en el factor humano sobre los efectos de los estupefaciente en los sentidos, tanto en su aspecto teórico y práctico, los que se van consolidando a través de la evolución empírica de la conducción automotriz en las distintas sociedades. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 64).**

Desde la antigüedad, se tiene conocimiento que la educación vial se inició en la Ciudad Blanca, hoy Ciudad del Vaticano, en el año de 1300 A.C. Se celebraban las fiestas del año santo, dada su importancia se congregaban una multitud de fieles, que llegaron a obstruir la circulación en la ciudad, provocándose debido a los tumultos violentos, accidentes que tenían como resultado: lesionados graves y en diversas ocasiones la muerte de niños y ancianos. Enterado el Sumo Pontífice Bonifacio VIII, de estas muertes y accidentes, ordenó a sus trabajadores, se pintaran rayas blancas en el piso, dividiendo las calles, caminos y puentes en dos secciones, tomando en cuenta los puntos cardinales e informando a los concurrentes que debían caminar por la derecha, sin cruzar las rayas marcadas en el piso. Es así como por primera vez en la historia es iniciada la educación vial, mediante reglas de comportamiento para saber conducirse en la vía pública y hacer más fácil la circulación y así evitar los accidentes.

Y es que la importancia de educar a las personas en este tema, trae beneficios para todas las partes. Conlleva consigo orden y, sobre todo, seguridad, que es lo que

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...28

motiva a países alrededor del mundo por elevada estadística de mortalidad debido a accidentes automovilísticos, y es generalmente en países desarrollados o en vías de desarrollo donde se ha adoptado una política pública de educación vial donde la misma se ha comprobado que es una herramienta valiosa y fundamental para disminuir los efectos negativos de los accidentes de tránsito. **(Melendreras Villacorta, R. 2012).**

La educación ha sido trascendental socialmente siempre, ya que es la educación, a cualquier nivel, la que permite al ser humano interactuar respetando la estructura social establecida y aceptada, así como también permite la convivencia de derechos subjetivos, interactuando entre sí armónicamente.

La educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

Ahora bien, algo de suma importancia es la concientización de la población en este tema. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 66).**

En otras palabras, no se trata únicamente de transmitir y fijar un concepto, se trata de inculcar una forma de vivir en sociedad, una forma de vida que respeta el derecho a la vida, y garantiza seguridad a las personas que utilizan los medios de transporte o circulan por cualquier medio las vías de comunicación. **(Rivero, Dan. 2017; pág. 67).**

La educación vial es un proceso de desarrollo de valores y comportamientos seguros y responsables en el uso de la vía pública, ya sea como peatones, pasajeros o conductores.

Comienza en el seno de la familia y debe continuarse a lo largo de la vida, convirtiéndose en una de las herramientas preventivas más eficaces.

Clases de vehículos en materia de tránsito.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...29

El primer factor exógeno que interviene en un accidente de tránsito de vehículos es precisamente el vehículo ya que sin él es obvio que no habría accidente.

Un vehículo, es un medio cualquiera que éste sea que nos permita trasladarnos de un lugar a otro, un móvil que nos auxilie a desplazarnos hacia los distintos puntos a los que deseamos llegar.

Después del conductor, el vehículo es otro de los factores más importantes que intervienen en un accidente de tránsito de vehículos, por consiguiente, es necesario que sea analizado muy minuciosamente.

Éste, representa un peligro no solo al ser puesto en movimiento por el hombre, sino también cuando se encuentra estacionado o simple y sencillamente no estando en movimiento.

Un vehículo con las características mecánicas actuales se torna aún más peligroso, y no es que se quiera decir que los fabricantes no le acondicionan medidas de seguridad, más bien al contrario; es decir, el conductor al sentirse seguro en el vehículo que conduce no toma en cuenta las precauciones que debe tener para el buen desempeño como conductor y ese exceso de confianza lo lleva a cometer o participar en dicho accidente.

Contrario a las características anteriores se encuentran los vehículos que no están en condiciones de circulación, es decir, los vehículos que se encuentran en mal estado, ya que a consecuencia de esto la circulación en calles y carreteras se hace más lenta y peligrosa. **(Del Rosario, Juana; 2002, pág. 70).**

A quien no le ha tocado que va a una velocidad promedio por una carretera de dos carriles y después de recorrer ciertos kilómetros se topa con una interminable hilera de vehículos los cuales van en muchas de las ocasiones hasta en menos de la mitad de la velocidad con la que se conducía inicialmente, y todo esto provocado por un vehículo que apenas si puede mantener el funcionamiento del mismo, esto, puede y es provocador de un accidente.

Al hablar de vehículos me he referido no solamente a los de uso particular llámese; automóviles, camionetas, medios camiones, etc., sino también a los del Servicio Público de Transporte o Pasajeros, ya que estos también han ido en aumento y los hay “buenos” y “malos”.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...30

Hablando específicamente de los que están en “malas condiciones” es frecuente ver a los llamados “microbuses” o “camiones de pasajeros” circulando por la ciudad sin reunir las condiciones elementales de seguridad, esto es ocasionado en muchas de las veces por que los propietarios no quieren ver disminuidas sus ganancias y por lo mismo no hacen las reparaciones necesarias; los hay con llantas desgastadas, dirección, suspensión o frenos defectuosos, etc. **(Del Rosario, Juana; 2002, pág. 71).**

Una buena medida para evitar que vehículos en malas condiciones circulen por calles y carreteras puede ser: exigir por parte de las Autoridades Administrativas a los conductores o propietarios de cualquier vehículo revisar periódicamente el mismo, y que al no cumplir con esta obligación se impongan sanciones administrativas o bien se retire totalmente de la circulación este tipo de vehículos. Con esto se podrían evitar infinidad de accidentes que son consecuencia del mal estado que presentan estos vehículos.

Importancia de la obtención de licencia de conducir.

Concepto. Licencias de conducir.

La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible. **(Navarro, Marco; 2012, pág. 50).**

Documentos habilitantes de vehículos.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...31

Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad. Comisión Nacional o sus órganos desconcentrados conferirán certificaciones sobre la propiedad del vehículo. (Navarro, Marco; 2012, pág. 50).

La importancia del fenómeno de la circulación de vehículos automotores hace que la comunidad humana en general analice, discuta, sugiera y comente los problemas inherentes a ésta órbita.

El tránsito terrestre automotor ha aportado grandes beneficios para el desarrollo del Estado, pero a la vez ha sido fuente de daño a las personas y a la propiedad, ya sea por la deficiente construcción y mantenimiento de las vías, o por falta de renovación en forma oportuna de los vehículos que lleva largo tiempo siendo utilizados; y, principalmente por culpa de los conductores que con frecuencia incurren en actos de imprudencia, negligencia, e impericia, o en la violación de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplina relacionada con la circulación. Efectivamente los usuarios de las vías públicas no se limitan con su conducta irregular a consumir los ilícitos de tránsito sancionados por la ley, sino que con frecuencia y por causa de comportamientos culposos, ocasionan accidentes de tránsito que ciegan la vida o afectan gravemente la integridad física de las personas.

Sistema de evaluación médico - psicológica para obtener licencia de conducir.

El tránsito motorizado terrestre, es parte fundamental de nuestras actividades cotidianas. Sin embargo, se ha convertido progresivamente en una acción compleja y riesgosa, como lo demuestran las estadísticas de accidentes de tránsito en el mundo, que han logrado establecer que alrededor del 90% de los accidentes vehiculares, se deben a causas humanas que es importante detectar con un criterio técnico. Hay un

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...32

constante aumento de conductores en Latinoamérica, lo que se traduce en el crecimiento proporcional del riesgo de accidentes de tránsito.

Por ésta razón es vital evaluar las capacidades físicas y emocionales del aspirante a una licencia de conducir. De tal manera que se pueda desplazar con responsabilidad, seguridad y criterio sin poner en riesgo su seguridad ni la del resto de usuarios que comparten las vías.

Los accidentes de tránsito cobran, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la vida de 1,2 millones de personas anualmente, es decir, más de 3200 al día. Asimismo, la cantidad de lesiones graves o discapacidades que provoca varía entre 20 y 50 millones cada año. **(Navarro, Marco; 2012, pág. 78).**

La OMS estima que más del 2.2% de la mortalidad en el mundo es consecuencia de accidentes de tránsito, y en cuanto al futuro, provisiona que en el año 2020 los accidentes de tránsito podrían ser la tercera causa más importante de mortalidad.

Es en los países de ingresos medios y bajos como el nuestro, donde se produce el 90% de los accidentes de tránsito mortales a nivel mundial. Los conocimientos actuales permiten adoptar medidas en diferentes ámbitos para prevenir los traumatismos ocasionados por éstos incidentes.

Existen tres factores que intervienen en el tránsito vial: el factor humano, el vehículo y las vías.

Cabe precisar, que el factor humano es la causa más importante en lo que ha accidentes se refiere, y de ese factor humano el rol protagónico lo tiene obviamente el conductor. A éste factor se le atribuye aproximadamente el 90% de los accidentes de tránsito. Por ello una medida fundamental para impedir que el número de víctimas por accidentes de tránsito aumente es la evaluación de las capacidades que posee para conducir. Para ello se debe establecer con claridad en qué áreas a nivel físico y psicológico se le evaluará al momento de conferirle una licencia de conducir.

Los factores vehículo y vías no son analizados en el presente trabajo, pues su contenido está orientado principalmente al factor humano y concretamente a los aspectos referidos a la persona que conduce y maniobra un vehículo, sin embargo, no está por demás mencionar que se puede tener un vehículo nuevo y moderno, con vías debidamente señalizadas y en buen estado, pero si la persona que conduce el

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...33

vehículo no está en condición física y mental óptimo puede ser protagonista de un accidente de tránsito. (Navarro, Marco; 2012, pág. 79).

Para el presente análisis se ha considerado la información que se puede obtener en los aportes e investigaciones del autor de éste libro a la Cruzada Nacional con relación a la causalidad de los accidentes de tránsito. De los que podemos concluir que hay 3 o 4 factores que se repiten:

- 1) El exceso de velocidad.
- 2) La imprudencia del conductor.
- 3) Ebriedad y finalmente.
- 4) La imprudencia del peatón. Los primeros tres factores son los que provocan la mayoría de accidentes en N° 1).

Estos datos son válidos también para la interpretación comparativa por departamentos y por país. A partir de estos elementos podemos inferir que efectivamente los accidentes de tránsito en nuestro país se deben principalmente al factor humano, específicamente en la persona del conductor, quien tiene el control del vehículo, conduce a una velocidad prohibida, realiza actos o maniobras imprudentes y termina atropellando con su vehículo o el que conduce bajo los efectos de sustancias prohibidas. Por lo tanto, nuestra intervención estará enfocada precisamente en el protagonista de la mayoría de accidentes viales: el conductor; dado que la estadística no muestra las fallas mecánicas como un aspecto relevante en la causalidad de otras desgracias; y las fallas en las vías están consideradas una causa minoritaria de ellas, sin embargo, hacemos manifiesto que las auditorías viales son absolutamente necesarias. (Navarro, Marco; 2012, pág. 80).

Por otra parte, al evaluar adecuadamente al conductor desde la perspectiva médica y psicológica con una tecnología que le confiera precisión a su método, lograremos paulatinamente la disminución de accidentes de tránsito y por lo tanto de muertos y heridos en las carreteras de nuestro país. Hay aspectos a considerar, por ejemplo, cuando se obtiene una licencia de conducir el conductor presenta aptitudes que lo califican para conducir un vehículo en el momento de la evaluación, pero no se lo evalúa periódicamente para determinar si éstas condiciones se mantienen en el tiempo de manera óptima.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...34

Así las empresas de transporte de pasajeros o carga a modo de ejemplificar, ¿evalúan las condiciones en las que abordan el vehículo los conductores responsables para realizar las actividades de desplazamiento de pasajeros o carga?.(Navarro, Marco; 2012, pág. 81).

Posiblemente la respuesta sea un “no” preocupante. Proponer y anticiparse a los eventuales accidentes de tránsito en las carreteras interurbanas como urbanas en nuestro país no solo debe pasar por el control en los puntos de fiscalización (tolerancia cero) de aspectos referidos a la documentación administrativa que debe tener un servicio de transporte de pasajeros o carga (licencias de conducir, autorizaciones de la autoridad que confiere la concesión de ruta etc.) o una evaluación externa aproximada de las condiciones mecánicas del vehículo (luces, espejos, condiciones de las llantas, funcionamiento del sistema de freno, etc.) sino también deberían ser evaluadas las condiciones físicas y psicológicas en las que se desplaza el conductor de éstos servicios, tanto previamente a la salida de sus terminales como en los puntos de control; aspecto que lamentablemente no se está considerando a pesar de reconocer que el factor humano es el protagonista principal de un accidente de tránsito. (Navarro, Marco; 2012, pág. 82).

Esta circunstancia genera el comentario general de los ciudadanos de nuestro país sobre el fracaso del programa tolerancia cero, pues a pesar que estos sistemas de control en las carreteras están ejecutándose los accidentes de tránsito continúan, cuanto a cantidad de muertos y heridos considerados en las estadísticas publicadas en el Paraguay.

Ámbito legal. Derechos y obligaciones de los conductores de vehículos.

Artículo 22.- Edades mínimas para obtener la licencia. Para obtener la licencia para conducir vehículos en la vía pública, se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

a) Veinticinco años para la licencia de conducir Profesional Clase “A” Superior y haber obtenido por 1 (un) año la licencia de categoría Profesional Clase “A”.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...35

b) Veinticuatro años para la licencia de conducir Profesional Clase “A” y haber obtenido por 2 (dos) años la licencia de conducir de categoría Clase “B”.

c) Veinte años para licencia de conducir Clase “B” Superior y haber obtenido la licencia de conducir Clase “B” por 2 (dos) años.

d) Veinte años para la licencia de conducir Clase “B” y haber obtenido la licencia de conducir Clase “Particular” por 2 (dos) años.

e) Veinte años para la licencia de conducir de categoría Clase “C”.

f) Veinticuatro años para la licencia de conducir de categoría “D”.

g) Dieciocho años para la licencia de conducir de categorías “Particular”, “Motociclista” y “Extranjero”, este último sujeto a los convenios.

Artículo 23.- Escuela de conductores. Créanse las escuelas de conductores en las que se enseñará la conducción de vehículos, debiendo cumplir los siguientes requisitos:

a) Tener habilitación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

b) Poseer autorización de funcionamiento de la municipalidad local.

c) Contar con instructores profesionales acreditados por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y registrados en la municipalidad del lugar donde el establecimiento tenga su asiento. Para obtener la acreditación correspondiente, los instructores deberán contar con antecedentes de buena conducta y aprobar el examen especial de idoneidad.

d) Poseer vehículos de las variedades necesarias para enseñar, en las clases para las que fue habilitado, según los estándares internacionales.

e) Tener contratado el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), además del seguro de responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros.

f) Exigir al alumno una edad no inferior en más de 4 (cuatro) meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...36

g) No tener dependientes, socios o directivos incurso en las causales de inhabilitación y excusación establecidas para los magistrados, con los responsables de la oficina expedidora de licencias de conducir de la municipalidad local.

h) Poseer la infraestructura adecuada para las clases teóricas, con los equipamientos técnicos actualizados, según normas internacionales.

Artículo 24.- Características. Todo conductor será titular de una licencia para conducir ajustada a las siguientes características:

a) Las licencias otorgadas por las municipalidades, habilitarán a conducir en todas las calles y red vial de la República.

b) La licencia deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño, aprobados por la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

c) Las licencias podrán otorgarse por una validez de hasta 5 (cinco) años, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico y, de registrar antecedentes por infracciones, prescriptas o no, revalidar los exámenes teórico-prácticos.

d) Las solicitudes de licencias no podrán hacerse por interpósitas personas, ni emitirse en ausencia del titular.

e) La emisión de la Licencia de Conducir y sus renovaciones se realizarán asignando a cada uno de sus titulares una cantidad fija y uniforme de puntos, a través de un sistema, cuyas condiciones y características se determinarán en la reglamentación.

f) Todo titular de una licencia deberá acatar los controles y órdenes que imparta la autoridad de tránsito en el ejercicio de sus funciones.

El otorgamiento de licencias de conducir en infracción a las normas de esta Ley y su reglamentación, hará pasible al funcionario que las emita, de las responsabilidades administrativas, penales y civiles emergentes del hecho.

Artículo 25.- Requisitos. La autoridad municipal, antes de emitir una licencia de conducir, debe requerir del solicitante:

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...37

a) Saber leer y escribir en el idioma español y/o guaraní. Exceptuándose en los casos de categoría de licencia “Extranjero”.

b) Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones y/o adicciones que tuviere.

c) Un examen médico psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica para conducir un automotor.

d) Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalización, legislación, accidentes y modo de prevenirlos.

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

f) Un examen práctico de idoneidad conductiva.

g) Certificado de conocimientos básicos de primeros auxilios.

h) Comprobante de tipificación sanguínea, expedido por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social o laboratorio habilitado.

Las personas que padezcan daltonismo, tengan visión monocular o limitación auditiva y aquellas con discapacidades en las extremidades u otras partes del cuerpo, pero que puedan conducir con las prótesis pertinentes o en vehículos especiales adaptados a su discapacidad, podrán obtener la licencia habilitante específica, siempre que satisfagan los demás requisitos. Antes de otorgar una licencia, se debe requerir al Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, los informes correspondientes acerca del solicitante. La reglamentación podrá establecer impedimentos a la expedición de licencias de conducir cuando de los antecedentes del solicitante se pueda inferir su peligrosidad al volante como consecuencia de la acumulación de infracciones cometidas en el tránsito vehicular.

Artículo 26.- Contenido. La licencia habilitante expedida por la Municipalidad debe contener los siguientes datos:

a) Número, en coincidencia con el de la cédula de identidad policial del titular o con el carné diplomático expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores o el carné de admisión temporal o permanente, cuando se trate de extranjeros. Estos

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...38

documentos deben tener la fecha de vencimiento vigente al momento de su presentación.

b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular. La firma debe ser coincidente a la estampada en el documento de identidad presentado.

c) Clase de licencia, especificando tipos de vehículos habilitados a conducir.

d) Prótesis que debe usar o condiciones impuestas al titular para conducir. A su pedido, incluirá la advertencia sobre alergia a medicamentos u otras similares.

e) Fechas de emisión y vencimiento e identificación del funcionario y municipalidad que la emite.

f) Grupo y factor sanguíneo del titular.

g) En la licencia, se hará constar la voluntad del titular de ser o no donante de órganos, en caso de fallecimiento.

Estos datos deben ser comunicados en un plazo máximo de setenta y dos horas por la autoridad municipal que emite la licencia al Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito.

El incumplimiento de esta comunicación hará pasible al funcionario de la aplicación de las sanciones administrativas, penales y civiles que correspondieran.

Artículo 27.- Clases. La licencia de conducir podrá ser:

a) Profesional Clase "A" Superior: habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor, y en exclusividad, el afectado al Servicio de Transporte Público de Pasajeros Internacional.

b) Profesional Clase "A": habilita a su titular a conducir vehículo automotor de todo tipo, y en especial, el afectado al Transporte Público Interno.

c) Profesional Clase "B" Superior: habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor de dos o más ejes, afectado al transporte de cargas internacional inclusive, con o sin remolque, y sin restricción de capacidad de tonelaje.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...39

d) Profesional Clase “B”: habilita a su titular a conducir todo tipo de vehículo automotor de hasta 5 toneladas de capacidad, ya sean estos, afectados al uso personal o al servicio de transporte de cargas.

e) Profesional Clase “C”: habilita a su titular a conducir exclusivamente tractores, maquinarias agrícolas y las denominadas pesadas.

f) Profesional Clase “D”: habilita a su titular a conducir vehículo automotor de transporte de mercancías inflamables, explosivas o tóxicas, conforme a la reglamentación de la autoridad competente, además, puede conducir los rodados correspondientes a las categorías: Clase “B” Superior, Clase “B”, Clase “C” y Clase “Particular”.

g) Particular: habilita a su titular a conducir: jeep, automóviles, camionetas y furgonetas, siempre que estos sean de uso personal, que su capacidad de carga no exceda los 2.000 kg. y que no estén destinados al servicio del transporte público o de carga en general.

h) Motociclista: habilita a su titular a conducir exclusivamente ciclomotores, motocicletas, triciclones, cuatriciclones y motocargas con propulsión propia.

i) Extranjero: habilita a su titular a conducir vehículo de uso privado y/o de carga de hasta 2.000 kg. Esta categoría de licencia será válida solo por un año, y se expedirá con la presentación del carnet de conducir de origen y carné de inmigrante.

La licencia de conducir expedida en el extranjero, será válida dentro del territorio nacional por un tiempo no mayor de tres meses, contados a partir de la entrada al país.

Esta deberá estar al día y habilitará para conducir automóviles de la categoría autorizada, conforme consta en la licencia respectiva y, en caso de no contar con dicha especificación, se entenderá que le corresponde la categoría de licencia particular. En el caso de funcionarios diplomáticos y consulares debidamente acreditados, como asimismo de otras organizaciones internacionales, la vigencia se extenderá al tiempo que duren sus funciones oficiales, extendiéndose la presente excepción a los miembros de su familia, conforme a los convenios y tratados internacionales. Para los conductores de vehículos especiales, la Municipalidad les expedirá una autorización circunstancial para guiar los mismos, con validez de 1 (un)

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...40

año. Los conductores de vehículos de tracción a sangre y de bicicletas, no precisan de licencia para conducir; pero deberán aprobar un curso de educación vial y portar la correspondiente constancia y usar chaleco reflectivo. A partir de los 65 (sesenta y cinco) años de edad, para la obtención de licencia de conducir, se les exigirá en forma anual un examen de aptitud psicofísica acorde con los riesgos relacionados con la edad.

Artículo 28.- Modificación de datos. El titular de una licencia de conducir debe denunciar todo cambio de los datos consignados en ella. Si el cambio ha sido de domicilio, debe solicitar una nueva licencia a la autoridad municipal correspondiente, la cual será otorgada previo informe del Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, contra la entrega de la anterior. La misma tendrá validez por el período de vigencia que le resta a la nueva entregada. La licencia caducará, automáticamente, a los 90 (noventa) días de producido el cambio, haya o no sido denunciado.

Artículo 29.- Suspensión por ineptitud. La Autoridad Municipal suspenderá la licencia de conducir, cuando ha comprobado la ineptitud psicofísica del titular con relación a lo establecido como requerimientos reglamentarios. Este puede solicitar la renovación de la licencia, para lo cual deberá aprobar los exámenes respectivos.

Artículo 30.- Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito. Créase el Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, como órgano dependiente y al servicio de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Las funciones atribuidas por esta Ley a este Registro serán delegadas a la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI). (Recuperado de <https://www.banc.gov.py-leyesparaguayas> fecha 05 mayo del (2020) a las 14:22 horas).

Situación actual de los conductores y vehículos.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...41

La Ley de Tráfico y Seguridad Vial impone determinadas obligaciones al conductor del vehículo para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a el mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

Esta obligación legal implica que el conductor debe velar porque los ocupantes del vehículo adopten durante los desplazamientos las medidas de seguridad oportunas de forma que no pongan en peligro su integridad o la del resto de los ocupantes.

Aunque en estos casos la responsabilidad de hacer usos de los cinturones de seguridad recae en los ocupantes, no es menos cierto que el conductor es responsable de que ocupen el espacio correcto dentro del habitáculo, incurriendo en infracción leve si no lo hace.

Del mismo modo el conductor es responsable de la correcta colación de la carga de forma que ésta vaya protegida y no pueda suponer un peligro para el o para el resto de ocupantes.

Cuantas veces no habremos visto por nuestras carreteras circular vehículos en cuyo interior se amontonan bultos que le impiden la visibilidad al conductor, lo que supone un grave riesgo para la seguridad vial.

Si transportamos pequeño mobiliario o elementos de bricolaje, éstos deben ir debidamente asegurados en el interior del vehículo sin que su disposición pueda impedir la correcta visibilidad del conductor o poner en riesgo su integridad o la del resto de ocupantes.

El transporte de animales también debe hacerse con las debidas garantías de seguridad, debiendo ir estos debidamente asegurados en el interior del vehículo.

Tratándose de perros éstos deben ir provistos de un arnés que permita un anclaje al dispositivo del cinturón de seguridad. No pueden ir sueltos en el interior. Si son gatos u otro tipo de animales deben ir en sus jaulas y colocados de forma que no puedan salir despedidos en caso de frenazo brusco o cambio de dirección.

La carga que transportemos en el exterior del vehículo, como por ejemplo las bicicletas u otros elementos deben cumplir con la normativa vigente en relación a

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...42

su correcta disposición, aseguramiento y señalización, sin que en ningún caso sobrepase las dimensiones del vehículo o impida de alguna forma la identificación del vehículo.

Si el vehículo admite un espacio para el transporte de mercancías en ningún caso debe de ser utilizado por personas debiendo éstas ocupar exclusivamente los espacios reservados para su uso y con los correspondientes cinturones de seguridad abrochados.

(Recuperado de <https://www.larazon.esmotor-motor> fecha 05 mayo del (2020) a las 14:22 horas).

Aunque en la mayoría de los supuestos que he enunciado la infracción tiene la consideración de falta leve y en consecuencia una sanción inferior, es más el peligro físico en el que pueden incurrir el conductor o sus ocupantes lo que nos debe llamar la atención por ello nuestra recomendación de que en aras a la seguridad vial cuando circulemos adoptemos siempre y hagamos que el resto de ocupantes adopten una correcta postura en su interior.

Vigilemos igualmente la disposición y aseguramiento de la carga que transportamos tanto por nuestra seguridad como para el resto de usuarios de la vía.

-El buen conductor debe velar en todo momento que sus documentos personales y los del vehículo se encuentren vigentes.

-Velar porque el vehículo que esté siempre en perfectas condiciones mecánicas.

-Atender con respeto los requerimientos e instrucciones de las autoridades de tránsito y/o policía.

-Acatar las normas ergonómicas (silla del conductor cinturones de seguridad).

-Planear lo que va a manejar y manejar lo planeado.

-Velar a todo momento con plena seguridad la vida de sus pasajeros.

-Acatar las normas de tránsito.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...43

-Respetar los límites de velocidad.(García, Rosa; 2017, pág. 4).

Creo que todo es cuestión de actitud. Un mayor empeño puesto en nuestros actos, junto a un cambio de actitud, puede significar que la práctica de la conducción segura de vehículos salga adelante en Paraguay.

Actitud altruista, manejo preventivo, proteger a los pasajeros, tolerancia, respeto, responsabilidad, solidaridad, eficiencia y manejo preventivo serían nuestras mejores armas de seguridad.

Cuando vamos al trabajo debemos respetar la fila del transporte, allí debemos ceder el puesto a las personas discapacitadas, se debe saludar y dar las gracias, cumplir horarios, conducir a cierta velocidad y por determinado carril, no dejar los pasajeros irresponsablemente en el carril izquierdo, debemos pagar los impuestos, respetar las intimidades de libre desarrollo de la personalidad de los demás.

Detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre.

Accidentes de tránsito. Elementos.

La organización mundial de la salud define al accidente como un suceso fortuito del que resulta una lesión reconocible.

Es la acción o suceso eventual que altera el orden regular de las cosas de modo involuntario del cual resulta daño para las personas o las cosas.

Es un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.

El término accidente, nos hace pensar que se trata de un hecho inevitable, que no es posible prevenir y que no se puede anticipar, pero esto no es verdad, porque los accidentes si se pueden evitar, todo depende del conductor, de sus conocimientos y capacidades y sobre todo de la responsabilidad con la que conduzca su vehículo, del respeto a los otros conductores y también del comportamiento que adopten los peatones y pasajeros. (Amancha, Juan. 2014; pág. 74).

La simple palabra de accidente nos da una noción de su significado, ya que en algún momento de nuestra vida hemos sufrido un accidente, el cual pudo haber sido en nuestra casa (accidente doméstico), en el trabajo (accidente laboral), en el ir y venir de un lugar a otro (accidente de tránsito), etc., pero, ¿cuál es su significado real?, ¿es acaso en realidad un accidente?, veamos: (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 1).

Según el **Diccionario del Español Moderno** accidente significa: calidad no esencial. Lo que puede aparecer o desaparecer sin destrucción del sujeto. Suceso imprevisto. Indisposición. Lesión corporal.

De la anterior definición se puede deducir que un accidente, entonces, es algo que da la casualidad ya que esto significa que es un acontecimiento imprevisto, y lo imprevisto es algo fortuito, casual e inopinado o lo que es lo mismo, que sucede sin haber pensado en ello.

Para **Tomás Gallat**; accidente significa “acontecimiento fortuito que ocasiona un daño. Este puede provenir de un hecho de la naturaleza o de un acto del hombre, que produce consecuencias jurídicas, aunque no responsabilidad del tipo voluntario por

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...45

no ser imputable a la voluntad del agente, ni siquiera en su aspecto de descuido o negligencia”.

Por tanto, un accidente es aquello que no es previsible ni evitable, esto es, que no está al alcance de las personas poder prever determinado hecho o suceso por estarse en presencia de un hecho fortuito.

Según la definición jurídica “accidente es el acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos”.

Por lo cual estoy de acuerdo entonces que cualquier accidente sea producido o no de manera fortuita e inevitable producirá un daño, el cual, puede ser para la misma persona que lo causa o bien para un tercero y que como consecuencia de esto habrá repercusiones de tipo jurídico. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 2).**

En tales circunstancias estamos frente a un caso fortuito, ya que es lo no previsible ni evitable y es así como vemos un verdadero accidente en el cual no existe culpa alguna al ejecutar un hecho lícito y, por lo tanto, no debe aplicarse pena alguna, independientemente de los daños o lesiones que hubiese ocasionado, esto, que puede ser con motivo del tránsito de vehículos. Ya que en estos casos como dice **Carranca y Trujillo**, se trata de un hecho casual o contingente, de una desgracia, de una pauperice, lo mismo que si ese hecho hubiera sido causado por una fuerza fatal de la naturaleza.

Tránsito según la definición del **Diccionario del Español Moderno**: Acción de transitar. Paso, acción de pasar. Lugar para descansar o detenerse en una marcha; paso de un estado a otro.

De lo anterior se deduce que “accidente de tránsito” es un acontecimiento fortuito e imprevisto que da la casualidad, pero con motivo del transitar por la vía pública, es decir, pasando de un lado a otro. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 3).**

Un accidente es un suceso (o encañamiento de sucesos) inesperado, imprevisto, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/ o daños a las cosas.

En un accidente de tránsito, habitualmente el suceso es la coincidencia temporoespacial de dos objetos y/o cuerpos.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...46

Por lo tanto, un accidente es una situación dinámica que implica unencadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él.

Aún así estas definiciones que se han dado no terminan de complementar lo que realmente quiero tratar en este tema, ya que el transitar por la vía pública sin vehículo puede ocasionar un accidente, en este caso, de tránsito; ejemplo: una persona vacaminando por la vía pública y sin poder evitarlo le cae encima de ella un objeto que a su vez se le escapa de las manos a otra persona que realiza trabajos de limpieza de cristales en un segundo piso; esto ocasiona en el accidentado un daño que se traduce en lesión o la muerte producida por ese objeto, entonces, este tipo de accidente de tránsito no es el que quiero analizar sino el de los accidentes que se dan con motivo del “tránsito de vehículos” por lo que de esta manera el término más completo será el de “accidentes de tránsito de vehículos” para lo cual la única definición encontrada fue la de que “accidente de tránsito de vehículos son ilícitos que suceden con motivo del desplazamiento de cualquier medio de locomoción”. (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 4).

Por medio de locomoción entenderemos que es aquel medio que nos ayuda a trasladarnos de un lugar a otro, de donde deducimos que es el vehículo, mismo que, según el **Diccionario del Español Moderno** es: “carruaje, embarcación, aeronave o artefacto para transportar personas”.

Una vez que ya se ha hecho el análisis de cada uno de estos términos se podrá concluir que la verdadera forma de nombrar a estos accidentes que nos ocupa el tema será la de “accidentes de tránsito de vehículos” la cual en conclusión la definición puede quedar de la siguiente manera:

“Acontecimiento imprevisto, fortuito, casual que sucede cuando por motivo de transitar por la vía pública con un vehículo se ocasiona daños a las personas o cosas”.

Ahora bien, este daño a las personas o cosas en casi el 95% de los casos es a terceros por lo que constituye una responsabilidad para que el que ocasionó este accidente haga la reparación del daño o daños, para lo cual será interesante definir si a esto se le debe de denominar “delito” o bien simplemente “conducta” lo que será estudiado en el siguiente punto. (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 5).

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...47

Accidente: “accidente”, deriva del latín “ad-cado” (ad: a, al, hacia y cado: cadere, caer, caída), lo cual significa, cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza; suceso eventual que altera el orden regular de las cosas; suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. **(Real Academia Española 2015)**.

De esta definición se puede aclarar que accidente es siempre un suceso eventual donde un hecho eventual es un hecho casual, o sea fortuito, que ocurre por casualidad (combinación de circunstancias que no se pueden prever ni evitar) o por azar, es decir que en un accidente de índole general no participa lo volitivo, la conducta voluntaria, dejando en claro que la acción humana es involuntaria.

Siniestro: siniestro, deriva del latín, (sinister-tri). Avieso y malintencionado.

Daño de cualquier importancia que puede ser indemnizado por una compañía aseguradora. Propensión o inclinación a lo malo; resabio, vicio o dañada costumbre que tiene el hombre o la bestia. **(Real Academia Española 2015)**.

Incidente: incidente (adj.) de incidir, deriva del latín (incidere), caer, dar sobre, deriva de (cáderes). Se aplica a lo que incide, cosa que ocurre en el desarrollo de un asunto, en relación con lo que constituye la parte esencial de ellos, pero sin ser en sí misma esencial, cosa que se interpone en el curso normal de una acción. **(Real Academia Española 2015)**.

De esta definición se puede especificar que un incidente en general es un hecho o suceso que puede derivar de acuerdo a su esencia, si es casual en accidente y si es causal en siniestro.

Habiendo diferenciado cada terminología, a continuación, expondré su utilización en materia de tránsito vehicular terrestre.

Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en persona o cosas como consecuencia de la circulación.

El accidente puede considerarse como el resultado final de un proceso en él que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas. Los factores que desembocan en un accidente (que produce un daño material al vehículo y/o físico y

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...48

anímico al conductor) surgen dentro de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales.

Tabasso por su parte, considera que es apropiado la definición siniestro vial, definiéndolo como: evento con efectos nocivos que se verifica en las vías con la participación de una o más personas, las cuales, causan o sufren perturbaciones estáticas o dinámicas en el normal desenvolvimiento del tránsito, en la cual el siniestro mismo causalmente tiene origen.

De esta definición se puede aclarar que siniestro es siempre un suceso eventual donde un hecho eventual es un hecho causal, o sea deliberado, que ocurre por causalidad (enlace o sucesión de causas y efectos) o por efecto, es decir que en un siniestro de índole general participa lo volitivo en la causa, la conducta voluntaria de la causa que va a producir el efecto no deseado, dejando en claro que la acción humana es voluntaria en la causa y no en el efecto producido.

Los accidentes de tránsito generan no solo un coste social en términos económicos y sanitarios, sino que también implica un gran dolor y sufrimiento a los familiares, de acuerdo al informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito, son más de 1,2 millones de personas las que mueren a consecuencias de un traumatismo generado por las lesiones. **(OMS, 2014)**.

Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

En las estadísticas paraguayas sobre los accidentes automovilísticos, emitidas por el Anuario Estadístico del Paraguay 2011, el número de personas afectadas en accidente de tránsito fue de 7.778 personas. El 39% corresponde al grupo etaria entre el 18 a 29 años y el 13% corresponde al grupo de 30 a 39 años, representando una población compuesta por personas adultas tempranas y de mayor productividad económica.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...49

La intensidad, gravedad, duración y consecuencia de los accidentes de tránsito son elementos importantes para la organización psicológica, familiar, social y laboral, teniendo en cuenta que esta no es asimilada de igual manera por todos. **(Martínez, César. 2017; pág. 7).**

En el año 2013 fallecieron 643 personas y 3.648 quedaron afectadas con distintas lesiones, en un país que tiene unos 6,7 millones de habitantes. **(UH, 2015).**

De acuerdo al Ministerio de Salud, un paciente grave le cuesta al Estado paraguayo unos Gs. 70 millones. En un año, en el Centro de Emergencias Médicas, fueron asistidos unos 6.000 pacientes graves por accidentes de tránsito.

Entre todos, demandaron una inversión de Gs. 300.000.000, en un lapso de cuatro meses. **(ABC, 2013).**

Un doliente en terapia intensiva cuesta al Estado Gs. 5.000.000 por día mientras que el promedio de estancia hospitalaria es de 16 días. **(Martínez, César. 2017; pág. 8).**

Los accidentes de tránsito y la responsabilidad del conductor. Una preocupante causa de mortalidad.

La responsabilidad es un valor que está en la conciencia de la persona, que le permite reflexionar, administrar, orientar y valorar las consecuencias de sus actos, siempre en el plano de lo moral.

La responsabilidad en un accidente de tránsito es la deuda u obligación de pagar los daños ocasionados en un accidente mediante el patrimonio propio o de un tercero.

Son producidas por los hechos, actos y conductas de las personas y sus consecuencias podrán afectar el patrimonio o la libertad de una persona. Las instancias por las que debe responder se demarcan en 3 grandes grupos: la responsabilidad contravencional, responsabilidad civil y responsabilidad penal.

Cada una de ellas reviste un tipo de sanciones de diferente índole y, por ello, serán las autoridades las que definan qué tipo de amonestación recibirá la persona involucrada en el hecho.

1. Responsabilidad contravención.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...50

Es aquella que surge después de violar las señales y normas de tránsito preestablecidas en el COIP y que pueden generar una multa o una sanción pedagógica por parte de las autoridades de tránsito encargadas.

Ejemplo: Transitar en contravía, pasarse un semáforo en rojo, no respetar la señal de pare, entre otros.

2. Responsabilidad civil.

Protege los bienes materiales e inmateriales de los afectados en el accidente de tránsito y busca el equilibrio en el patrimonio del autor del daño y la víctima. En otras palabras, busca una indemnización económica en la reparación del daño causado a través de una demanda civil ante un juzgado. La responsabilidad civil busca amparar dos tipos de daños: los daños patrimoniales y daños extrapatrimoniales. (Amancha, Juan. 2015; pág. 80).

a) Daños patrimoniales. Son daños en los bienes cuantificables que se vieron afectados en el accidente de tránsito. Los daños patrimoniales pueden ser de dos tipos:

El daño emergente: Se presenta cuando un bien económico sale del patrimonio de una persona o una organización por deterioro en los bienes materiales de la víctima (pintura dañada, alguna pieza del auto destruida), o de la infraestructura pública (andenes, postes, construcciones, entre otros). En estos casos, los bienes afectados deberán restablecerse en igualdad de condiciones en las que estaban antes del accidente).

El lucro cesante: Que es el dinero que deja de recibir el afectado como consecuencia del siniestro (por ejemplo, la incapacidad médica que le impide a una persona ir a trabajar o el dinero que dejó de percibir un vehículo de servicio público por cuenta de su inoperatividad). Este monto se mide por lo que el afectado hubiera recibido en caso de no haberse presentado el accidente.

b) Daños extra-patrimoniales. Son bienes de difícil cuantía pues no tienen un valor económico preestablecido, pero sí son protegidos por la Constitución o la Ley.

Ejemplo: la vida, la honra, el buen nombre, la tranquilidad, entre otros.

Existen tres grandes categorías en esta clase de daños:

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...51

Daño a la vida en relación: Que consiste en la pérdida de los placeres de la vida por cuenta del accidente de tránsito, aunque éstos no le generen a la víctima ninguna compensación económica (por ejemplo, que, por consecuencia de una lesión, una persona no pueda volver a entrenar su deporte favorito o realizar algún hobby o pasatiempo).

El daño estético: Que es el que afecta los contornos del cuerpo (cicatriz en la cara, quemaduras en brazos y piernas, entre otros).

El perjuicio moral: Que es el sufrimiento físico o psíquico que desencadena el propio accidente de tránsito (por ejemplo: el dolor de estar postrado en una cama por una lesión o por haber perdido un ser querido en un accidente de tránsito).

3. Responsabilidad penal.

Es la consecuencia jurídica cuando se presenta una violación de la ley, realizada por un sujeto que lleva a término actos previstos como ilícitos, lesionando o poniendo en peligro un bien material o la integridad física de las personas. El homicidio es el delito que más preocupa a la mayoría de los conductores.

Por eso, es importante aclarar que, en lo que se refiere a los accidentes de tránsito, al causar daño a una o varias personas y por violar la ley se considera un caso de responsabilidad penal. **(Amancha, Juan. 2015; pág. 81).**

Estos son clasificados generalmente dentro de la figura de homicidio culposo, que se da principalmente por impericia, imprudencia y violación del reglamento de tránsito vigente por parte del conductor; en otras palabras, puede ser por acción u omisión. Es opuesto al homicidio doloso, donde se demuestra que hubo premeditación por parte del victimario en el momento del hecho. Puede tener agravantes como: el consumo previo de alcohol o drogas, fugarse del lugar del accidente de tránsito, conducir sin licencia o tenerla suspendida, sobrecarga de pasajeros o llevar en el auto niños o ancianos sin la protección necesaria exigida por la ley.

Indemnización. Criterios para asignar una indemnización.

El sistema valora todos los daños y perjuicios que puedan ser ocasionados a una persona en un accidente.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...52

Las indemnizaciones se reciben por muerte, lesiones permanentes (que produzcan invalidez o no) y las incapacidades temporales.

Además de las indemnizaciones especificadas en las tablas, al indemnizado se le pagarán también los gastos médicos. En las indemnizaciones por muerte hay que añadir el costo del entierro y del funeral.

Judicialmente y en cualquier momento se puede convenir que la indemnización sea sustituida de forma parcial o total por una renta vitalicia para el perjudicado.

Éstas solo podrán ser modificadas en el caso de que las circunstancias o los daños sufridos que se tuvieron en cuenta para fijar la indemnización cambiara sustancialmente.

Para determinar y concretar las lesiones permanentes y las incapacidades temporales es preciso un informe médico. **(Amancha, Juan. 2015; pág. 82).**

Para otorgar una indemnización se tiene en cuenta, además:

Sus circunstancias económicas, incluyendo su capacidad de ingresos y los egresos perdidos debido al daño sufrido.

La indemnización puede disminuir (incluyendo los gastos médicos, entierro, funeral, etc.) en el caso de que la víctima también fuera culpable del accidente o del empeoramiento de las secuelas. También se tendrán en cuenta las incapacidades que ya existían antes del accidente y que puedan influir en el resultado final de las lesiones. **(Amancha, Juan. 2015; pág. 83).**

El factor cambio social es algo que tenemos que tomar muy en cuenta en la prevención, ya que este tiene una participación muy importante, pues la criminalidad cambia de acuerdo al desarrollo social y hay que agregar además el desarrollo técnico y científico adecuándola a nuestra sociedad.

Por lo tanto, debe incluir un estudio metódico y sistematizado de las necesidades que existen a este respecto; deberá de actualizarse, a mi criterio, cada año aproximadamente, esto, para que pueda tener validez, y que esta actualización pueda prever cambios a futuro, pues se puede

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...53

dar el caso de que se hace el estudio y éste duró por ejemplo un año y para cuando se va a aplicar esta estrategia de prevención ya no funciona, pues el medio social al que se aplicará a cambiado, ha sufrido transformación técnica y científica y por lo tanto la estructura socioeconómica ya no es la misma, y es por ello que esta política preventiva puede fracasar.

El objetivo es tener a la mano todo lo relacionado con los accidentes de tránsito de vehículos, que en todo caso afectan enormemente a nuestra sociedad, desde un punto de vista social, económico, político y humano.

Factores. Causas concurrentes.

La causa más frecuente de los accidentes de tránsito en el mundo entero es el exceso de velocidad, entendiéndose esta como “velocidad excesiva” para las condiciones imperantes, la cual en muchos casos puede ser muy alta.

En orden de importancia para este autor, sigue la causa catalogada como “invasión de circulación contraria”; enseguida se encuentra la clasificada generalmente como “imprudencia para manejar”, en esta causa menciona el autor, que se engloba muchos actos del conductor, en general en contraposición con las “reglas del camino”.(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 103).

Con base en mi propia investigación, puedo resumir que las causas de los accidentes de tránsito de vehículos son:

Conductor. Que en este caso se refiere a la persona que conduce un vehículo y que en términos generales se puede deber a:

Descuido. Es decir, el conductor, al no respetar ciertos señalamientos o realizar acciones que producen actos inseguros tanto para él mismo como para otros, no es cuidadoso al conducir y esto puede orillar a un accidente de tránsito. Es decir que primero y principalmente en un accidente de tránsito de vehículos y, antes que nada, se encuentra la conducta realizada por el individuo, (conductor) sujeto activo provocador del mismo. Esta conducta puede ser por acción o por omisión, las cuales se traducen en: velocidad máxima permitida, velocidad menor a la mínima permitida, derecho de vía no cedido, no guardar distancia, invadir carril contrario,

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...54

virar indebidamente, imprudencia, estado de ebriedad, dormir, no respetar señales, rebasar indebidamente o mal estacionado.

Condiciones del camino. Las mismas estadísticas también nos señalan que el camino o condiciones del camino, son otras de las causas que están presentes en los accidentes de tránsito de vehículos, las cuales mencionaremos en orden de importancia: resbaloso, irrupción de ganado, desperfectos, objetos en el camino, pavimento mojado, falta de señales. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 104).**

En otras palabras, las condiciones del camino, calle o carretera, pertenecen ya no tanto al conductor del vehículo, sino a condiciones de tipo ambiental que hacen que este sea adverso, pero que en todo caso si este se encuentra en mal estado ya pasa a ser responsabilidad del Estado o Municipio a la que pertenezca el camino, y es aquí donde habrá que hacer un análisis en cuanto a quien será el que tenga que restituir esos bienes perdidos o bien responsabilizarse civilmente y por qué no penalmente de ese ser humano que tal vez haya perecido o quedado lisiado para el resto de su vida.

Para hacer un mejor análisis de este problema es indispensable hacer una separación según corresponda a condiciones del camino o carretera por: condición natural/y por deterioro o desperfecto.

Por condición natural se entiende todo aquello que por obra de la naturaleza hace que el manejo sobre una carretera o un camino sea tan adverso que pueda no ser evitable producir un accidente, independientemente del cuidado que se tiene al conducir, pues ahora solo estamos mencionando la condición del camino.

Éstas a su vez pueden ser de diferentes tipos:

Condición meteorológica. Tiempo claro, lluvioso, nieve o cellisca, niebla o smog; cualquiera de estos, excepto el tiempo claro podrá propiciar un accidente de tránsito de vehículos y, por lo tanto, ser una causa del mismo.

Estado del camino, como consecuencia de lo anterior tenemos que puede ser: seco, mojado, helado o nevado; de tal manera que inevitablemente también serán causas de un accidente, con excepción del camino seco. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 105).**

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...55

Luz, ya sea de día, amanecer, crepúsculo u oscuridad; podrán ser en un momento dado, si es que esta combinada con otra circunstancia, una causa de accidente; por ejemplo, si hay oscuridad porque ya es de noche y en esa calle o carretera no hay iluminación pública artificial o bien el otro vehículo con el cual se lleva a cabo el accidente no tenía las luces encendidas, podría ocasionar el citado accidente; o en otro ejemplo, si es amanecer, pero el conductor del vehículo pasó la noche conduciendo y no descansó puede ser provocador de un accidente; es decir, se ha combinado la fatiga del conductor con una condición natural, que es la iluminación del amanecer, nótese como en estos dos ejemplos mencionados se ha combinado la condición del camino con la conducta del individuo y por lo mismo se deben de hacer las correctas investigaciones para que la determinación de las causas sea la más correcta posible a la realidad.

Las condiciones por desperfecto o deterioro del camino pueden ser:

Clase de camino. Observar que puede ser: dividido, sin dividir, con uno, dos o más carriles, con o sin control de acceso, etc.

Geometría del camino. El cual puede ser: recto, curvo, nivelado, con pendiente, con cresta de una colina, intersección, intersección en S, cruce de ferrocarril, carriles que se funden, con túnel o puente, etc.

Control de tránsito. Entiéndase en este caso, por todo aquello que ayuda a que el conductor pueda hacer el uso correcto del camino y el cual puede ser: Sin ningún control de tránsito, con semáforos, señales de alto, de “ceda el paso”, reducir velocidad y demás dispositivos de advertencia.

Visibilidad. En este caso ya no por condición meteorológica sino por: obstáculos a la visión debidos a la geometría del camino, por el tipo de camino o por nuevas construcciones a proximidad y que en cualquiera de estos casos habrá un defecto de la visibilidad en el camino. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 106).**

En este tipo de condiciones que hemos enumerado aquí, al igual que, en las anteriores, también, dependerá de las investigaciones que se realicen para determinar si sólo como causa imperante del accidente aparece el camino propiamente dicho o se le anexa otra causa, para entonces sí determinar también la responsabilidad, ya que, por ejemplo, si como consecuencia de una mala ingeniería en la construcción o

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...56

por no establecer los señalamientos adecuados se causa un accidente, no podremos responsabilizar al conductor del vehículo, pues este pudo haber llevado a cabo su conducta con verdadera responsabilidad de cuidado, por consiguiente, me formulo una pregunta ¿Quién es el responsable del mismo?.

Vehículo. Según las estadísticas, el vehículo ocupa el tercer lugar en cuanto a la causa del accidente y por orden de importancia se menciona: llantas, motor, ejes, suspensión, frenos, dirección, transmisión y luces.

En este caso particular, al hablar del vehículo como causa del accidente es muy difícil asegurarlo; pues en muchas de las ocasiones el desperfecto que llevó al desenlace final, queda oculto entre los fierros retorcidos y por consiguiente sería difícil hacer tal aseveración; pero en otros casos cuando el vehículo en cierta forma no quedó tan dañado, sí es posible localizar ese desperfecto y atribuir la causa del mismo; o bien, cuando el mismo conductor en su declaración de los hechos menciona que por laponchadura de una llanta o porque se quebró algún eje, o porque se quedó sin frenos o la dirección del mismo no estaba en buenas condiciones, también así se puede asegurar tal acontecimiento. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 107).**

Y aún cuando se determina el desperfecto en el vehículo deberá de investigarse la condición del camino, pues en una combinación de camino defectuoso más vehículo (en buenas condiciones), puede ocasionarse un accidente. Ejemplo: Es un vehículo en buen estado, de reciente modelo, el cual es conducido por una persona cuidadosa, la cual va en una carretera a una velocidad permitida, pero de noche, por lo mismo no hay visibilidad total, sino solo la que proporciona sus faros delanteros, cuando en cierto tramo de la misma, sin señalamientos existe uno de los llamados “baches” que abarca todo el carril por el que va circulando, ¿no será este ocasionador de que se quiebre la transmisión, o que se le ponche una llanta? y por lo mismo ¿volcar? o ¿chocar contra otro vehículo de frente?, ¿dañar el patrimonio de otro (vivienda)?, ¿lesionar o matara un peatón?, y en este caso como en los ejemplos anteriores; ¿de quién es la culpa?, ¿en quién recae la responsabilidad?, ¿es este un caso fortuito?.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...57

El agente natural. Este se ve reflejado en las condiciones del camino, pues como ya se dejó asentado es una causa de un accidente, y este puede ser: lluvia, niebla o humo.

El agente natural ha sido incluido en este punto, por formar parte de las estadísticas y porque en realidad en muchos de los casos de los accidentes, esta circunstancia hace que las estadísticas de los mismos se acentúen bajo este rubro.

El peatón o pasajero. Por último, en las estadísticas que de manera general reúne todas las posibles causas de un accidente, se encuentra el peatón o pasajero. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 108).**

Esta causa de accidente “el peatón”, poco, por no decir que nada se estudia y es que la mayoría de las veces se considera que el vehículo y, por consiguiente, el conductor es el causante del accidente, esto, tal vez sea porque el que lleva la mayor fuerza, tanto en peso como en dimensión es precisamente el vehículo, pero como no se puede culpar de una acción a un objeto, la culpa entonces recae en el conductor, pero se ha pensado alguna vez ¿qué fuerzas influyen en la mente de un peatón que camina imprudencialmente?, porque no pensar que también en algunos de los accidentes entre peatones y vehículos han sido provocados por el mismo peatón que por ejemplo: ¿intenta suicidarse? y también; ¿cuántos accidentes se deben a que el peatón se encontraba en estado de ebriedad o medio dormido al momento del accidente?, o cuantas veces el accidente no se debe a que el peatón no respetó los señalamientos o espacios designados para el tránsito de estos o cruce en calzadas, calles o caminos.

Por último, otro aspecto relacionado con el peatón, es la falta de educación vial, misma que debe de ser implementada con urgencia para evitar todos estos accidentes en donde se ven envueltos los peatones, y es que, si de verdad existiera educación vial, se utilizarían adecuadamente todos los espacios destinados para el tránsito seguro del peatón, y se utilizarían adecuadamente los puentes peatonales en lugares conflictivos o problemáticos, ya que por ejemplo: El accidente en algunas de las ocasiones en donde se encuentra un peatón es por el hecho de no haber utilizado un puente peatonal que se encontraba ubicado a unos cuantos metros y en ocasiones, pasos de donde precisamente este ha quedado lesionado o muerto víctima de un atropellamiento. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 109).**

Clasificación de accidentes.

Accidente de tránsito, es todo hecho derivado del movimiento de uno o más vehículos, los cuales pueden chocar entre sí o con una persona, semovientes u objetos ocasionándose separada o conjuntamente lesiones, pérdida de la vida o daños materiales; y se clasifican en:

Alcance. Ocurre entre dos vehículos que circulan uno delante de otro, en el mismo carril o con la misma trayectoria y el de atrás alcanza al de adelante, ya sea que este último vaya en circulación o se detenga normal o repentinamente.

Choque de cruce. Ocurre entre dos o más vehículos provenientes de arroyos de circulación que convergen o se cruzan, invadiendo un vehículo parcial o totalmente el arroyo de circulación de otro.

Choque de frente. Ocurre entre dos o más vehículos provenientes de arroyos de circulación opuestos; los cuales chocan cuando uno de ellos invade parcial o totalmente el carril, arroyo de circulación o trayectoria contraria. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 110).**

Choque lateral. Ocurre entre dos o más vehículos cuyos conductores circulan en carriles o con trayectorias paralelas, en el mismo sentido chocando los vehículos entre sí, cuando uno de ellos invade parcial o totalmente el carril o trayectoria donde circula el otro.

Salida de arroyo de circulación. Ocurre cuando un conductor pierde el control de su vehículo y se sale de la calle, avenida o carretera.

Estrellamiento. Ocurre cuando un vehículo en movimiento en cualquier sentido choca con algo que se encuentra provisional o permanentemente estático.

Volcadura. Ocurre cuando un vehículo pierde completamente el contacto entre llantas y superficie de rodadura originándose giros verticales y transversales.

Proyección. Ocurre cuando un vehículo en movimiento choca con o pasa sobre alguien o algo o lo suelta y lo proyecta contra alguien o algo, la proyección puede ser de tal forma que lo proyectado caiga en el carril o trayectoria de otro vehículo y se origine otro accidente.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...59

Atropello. Ocurre cuando un vehículo en movimiento choca con una persona. La persona puede estar estática o en movimiento ya sea caminando, corriendo o montando en patines, patinetas, o cualquier juguete similar.

Caída de persona. Ocurre cuando una persona cae hacia fuera o dentro de un vehículo en movimiento. (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 111).

Choque con móvil de vehículo. Ocurre cuando alguna parte de un vehículo en movimiento o estacionado es abierto; sale, desprende o cae de éste y choca con algo estático o en movimiento. En esta clasificación se incluyen aquellos casos en los que caiga o se desprenda algo y no forme parte del vehículo, también cuando un conductor o pasajero saca alguna parte de su cuerpo choca con alguien o algo.

Choques diversos. En esta clasificación queda cualquier accidente no especificado en los puntos anteriores.

Además de esta clasificación, se encuentra la clasificación o clases de accidentes que da **Cutberto Flores Cervantes** en su libro *Los Accidentes de Tránsito*, en la cual se puede observar que de manera general son los que ya se han descrito, pero que se darán las definiciones de este autor por considerarlo como uno de los que da la más amplia clasificación de los mismos.

Choques. Proyección. Para que se pueda presentar este hecho, es necesario que por lo menos intervenga un vehículo, que se encuentre en movimiento y que tenga contacto, si es contra un objeto fijo como: poste, árbol, casa u otro vehículo, pero este último sin movimiento, se tratará de una proyección, si ambos vehículos se encuentran en movimiento sin importar la clase de móviles de que se trate, será un choque, y puede ser un automóvil contra otro, o con un tranvía, trolebús, tren, motocicleta o bicicleta, sin que tenga que ver que intervengan más de dos vehículos ni la clase de los mismos. (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 112).

Atropellos. Necesariamente un vehículo en movimiento contra un peatón o varios que pudieran estar parados o en movimiento, el único requisito sería que éste o éstos, se encuentren fuera del auto atropellador; también será atropello tratándose de animales o personas que jalen o viajen sobre carritos de baleros, patines, patinetas, diablos, etc., y también cuando estos últimos sean precisamente el vehículo.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...60

Caídas. Este hecho se da cuando una persona que viaja en un vehículo se cae del mismo, sin que tenga que ver la clase de vehículo, ni la forma de la caída, sólo que antes de ésta, haya estado sobre el móvil.

Volcadura. Cuando un vehículo sin control deja de deslizarse sobre sus antiderrapantes y lo hace sobre cualquier parte de su carrocería (costado izquierdo, derecho o toldo) o gira en vueltas sobre una de sus partes abarcando las señaladas; este hecho puede darse en un vehículo en movimiento por sí solo o como una consecuencia; en este caso nos referimos a la primera ya que la última se abarca en choques.

Pérdidas de control. Sin choque ni atropello, salida de la cinta asfáltica, invasión decamellones, zonas jardinadas y en general no destinadas para el uso de vehículos (independientemente de que una pérdida de control puede dar lugar a los casos de choque atropello o volcadura).

Hechos especiales. Denominamos como especiales los hechos que por alguna razón se salen de los que se encuadran dentro de las especificaciones señaladas o bien se conjuntan dos o más de los anteriores. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 113).**

Choque con atropello. Cuando existe un atropello y un choque, por ejemplo, se debe ver si uno fue como consecuencia del otro, en caso de que se produjera un choque y las trayectorias postcolisionales dirigieran a uno de los vehículos hacia un peatón debemos analizar el hecho primario y el atropellamiento como consecuencia del mismo; los artículos que del reglamento de tránsito fueron violados, para dar lugar al choque darán todos los elementos necesarios al juzgador para determinar en uno, ambos casos.

Atropello con choque. Invertiendo el orden y razón del hecho, es decir, si, primeramente, existe un atropellamiento y la maniobra evasiva puede provocar un choque. Tendremos que analizar los dos casos por separado, para señalar del atropellamiento si el conductor del vehículo atropellado contó o no con el tiempo y la distancia suficientes para evitar ese primer hecho y en forma independiente las causas del choque.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...61

En el primer caso se considerará como consecuencia del choque el atropellamiento, si éste se realiza dentro de una distancia que según las velocidades se encuadre dentro de la escena, no así si este último se presenta fuera de esta distancia ocuadro, en cuyo caso se analizará por separado.

Llanta atropelladora. Se presenta con relativa frecuencia que una llanta se desprende de un vehículo en pleno movimiento, ésta adquiere mayor velocidad y sigue trayectorias impredecibles, el contacto de la misma puede producir daños intensos o lesiones que no en pocos casos provocan la muerte. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 114).**

Accidentes por carga. Cuando los “macheteros” de un camión de carga viajan sobre la misma, suele suceder que al pasar un puente la persona tenga contacto sobre el mismo, en este caso no se encuentra en ninguna de las especificaciones de hechos de tránsito, sin embargo, es tarea absoluta de peritos en esta materia y se contempla dentro del articulado del Reglamento de Tránsito; es igual cuando la carga pega contra el puente y cae sobre los macheteros.

Si este vehículo al frenar intempestivamente sufre la caída de la carga hacia su toldo y causa lesiones a los ocupantes de la cabina o bien aplasta a quienes viajan en la misma, o si esta carga libra cabina y cofre del camión y daña al vehículo que le antecede o lesiona en el mismo algún pasajero o peatón.

Si la carga se ladea en una vuelta, su peso hace que el camión volque sobre este costado, cause y sufra daños.

Por último, en una vuelta o arrancón la carga se mueve y prensa contra el vehículo al machetero, causándole lesiones que pueden ser muy graves.

Recordamos que necesariamente esto debe desarrollarse cuando el vehículo se encuentre en movimiento.

Vehículos estacionados en pendientes. Un vehículo fantasma; cuando en pendientes se dejan estacionados vehículos, suele presentarse el caso, de que en un momento dado éstos, dejan su posición estática adquiriendo movimiento en dirección de la pendiente descendente y causando como se puede imaginar toda clase de hechos sin que el vehículo tenga ningún tripulante. **(Del Rosario, Juana. 2002; pág. 115).**

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...62

Salientes de la carrocería que causan lesiones o daños. Molduras o salientes de la carrocería: cuando un vehículo, al momento de circular se le abre una portezuela con ella causa un daño o lesión, igual que una moldura semidesprendida o una saliente normal ocasual que producen un hecho al pasar por algún lugar con congesionamiento de tránsito o de peatones.

Piedras arrojadas al ser pisadas por vehículos. Una piedra que daña, lesiona o mata: como una consecuencia de que una piedra sea pisada por el neumático de un vehículo, cuando no se pisa de lleno sino se pellizca, ésta puede salir disparada hacia los lados y producir un daño o una lesión, generalmente se da en caminos de terracería también la mayoría de los casos pasa que el proyectil, que es en lo que se convierte la piedra, sale hacia atrás contra el parabrisas del móvil que circula precediendo la circulación del vehículo del que sale esta piedra.

Hechos raros o poco frecuentes. El autor menciona que son muchos los hechos que pueden suceder y que no se encuentran entre los que ha señalado, pero que pretende dar una idea general de su estudio y los que se le escaparon hechos raros y por lo mismo poco frecuentes, dice que se han encontrado con “vehículos voladores” de diferentes maneras y que, al poder resolver los comunes, se podrá tener un criterio más amplio para interpretarlos, analizarlos, plantearlos y dar una opinión que

concuere con la realidad del hecho. (Del Rosario, Juana. 2002; pág. 116).

Contravenciones viales.

El término contravención es un término del ámbito del derecho que se utiliza para designar a aquellos actos que van en contra de las leyes o lo legalmente establecido y que por lo tanto pueden representar un peligro tanto para quien lo lleva a cabo como también para otros. Normalmente, la idea de contravención se aplica a situaciones de falta de respeto a las normas de tránsito (por ejemplo, no usar cinturón de seguridad) ya que, si bien muchos de ellos no son delitos de gravedad, suponen siempre infringir la ley o el código de convivencia pertinente.

Una falta o contravención, en Derecho Penal, es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...63

Las faltas cumplen con todos los mismos requisitos que un delito (tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad). La única diferencia es que la propia ley decidetipificarla como falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad.

Dado que, por definición, la gravedad de una falta es menor a la de un delito, las penas que se imponen por las mismas suelen ser menos graves que las de los delitos, y se intenta evitar las penas privativas de libertad en favor de otras, como las penas pecuniarias o las de privaciones de derechos.(Amancha, Juan. 2014; pág. 50).

Conducción de vehículo con llantas en mal estado. La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.

Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.(Amancha, Juan. 2014; pág. 51).

Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes,psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

Conducción de vehículo en estado de embriaguez. La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...64

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.

3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 52**).

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas.

La sociedad se muestra ambivalente ante esa cuestión, por un lado, condena el abuso y por otro permite que se estimule el consumo con imágenes divulgadas a través de los vehículos de comunicación, principalmente la televisión.

Aunque exista alguna reglamentación en el sentido de solicitar informes que mencionen ser un producto para consumo de adultos, el impacto de los comerciales sobre bebidas alcohólicas entre los adolescentes es mucho mayor que el producido por las recomendaciones posteriores a la exposición de bellas imágenes presentadas por el medio.

El consumo excesivo de alcohol es una de las causas más frecuentes de transgresiones sociales como violaciones y riñas, práctica de sexo sin medios de protección, abandono familiar y laboral.

Contravenciones de tránsito de primera clase.

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...65

2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.
4. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 53**).
5. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.
6. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.

Contravenciones de tránsito de segunda clase.

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulten solamente daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos salarios básicos unificados del trabajador en general.
2. La persona que conduzca con licencia caducada, anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.
4. La o el conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 54**).

Contravenciones de tránsito de tercera clase.

1. La o el conductor que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: zonas de seguridad, curvas, puentes, ingresos y salidas

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...66

de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de estos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.

2. La o el conductor que con un vehículo automotor o con los bienes que transporta, cause daños o deterioro a la superficie de la vía pública.

3. La o el conductor que derrame en la vía pública sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.

4. La o el conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente y las o los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.

5. La persona que construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservando las disposiciones de los respectivos reglamentos.

6. Las personas que roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios de la vía pública luego de terminadas las obras.

7. La o el conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, baldes de camionetas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos. (Amancha, Juan. 2014; pág. 55).

8. La o el conductor de transporte público, comercial o independiente que realice el servicio de transporte de pasajeros y carga en cuyo vehículo no porte las franjas retroreflectivas previstas en los reglamentos de tránsito.

9. La o el conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

Contravenciones de tránsito de cuarta clase.

1. La o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...67

colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías.

2. La persona que adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización.

3. La o el conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

4. Las o los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarcar o desembarcar estudiantes.

5. La o el conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 56**).

6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.

7. La o el conductor que conduzca un vehículo a motor que no cumpla las normas y condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezcan los reglamentos de tránsito respectivos, debiendo además retenerse el vehículo hasta que supere la causa de la infracción.

8. La o el conductor profesional que, sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial, o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente; se exceptúa el conductor de taxi fletado o de transporte mixto fletado que excepcionalmente transporte, pasajeros fuera del ámbito de operación, quedando prohibido establecer rutas y frecuencias.

9. La o el propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.

10. La o el conductor que transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...68

con lo establecido en los reglamentos de tránsito o sin observar los requisitos exigidos en los mismos.

11. La o el conductor y los acompañantes, en caso de haberlos, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente casco de seguridad homologados de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito o, que en la noche no utilicen prendas visibles retroreflectivas.

12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificaciones correspondientes o con las placas alteradas u ocultas y de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 57**).

Contravenciones de tránsito de quinta clase.

1. La o el conductor que, al descender por una pendiente, apague el motor de su vehículo.

2. La o el conductor que realice cualquier acción ilícita para evadir el pago de los peajes en los sitios legalmente establecidos.

3. La o el conductor que conduzca un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.

4. La o el conductor de un vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con los reglamentos de tránsito.

5. La o el propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar laayuda solicitada.

6. La o el conductor de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.

7. La o el conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 58**).

8. La o el conductor que estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente previstas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...69

9. La o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario.

10. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes.

11. La o el conductor que haga cambio brusco o indebido de carril.

12. La o el conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.

13. La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.

14. La o el conductor que conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establecen los reglamentos de tránsito o no utilice las luces direccionales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.

15. La o el conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras este se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.

16. La o el conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 59**).

17. La o el conductor de vehículo de transporte público masivo que se niegue a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo cuente con las facilidades para transportarlas.

18. La o el conductor que no respete el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos, avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías.

19. La o el conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...70

20. La o el conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadronesque transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

21. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.

22. La o el conductor que deje en el interior del vehículo a niñas o niños solos, sin supervisión de una persona adulta.

Contravenciones de tránsito de sexta clase.

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 60**).

2. La persona que no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección.

3. La o el conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.

4. La o el conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios equipado y un extintor de incendios cargado y funcionando, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

5. La o el conductor que estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la ley o los reglamentos de tránsito; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal.

6. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.

7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.

8. La o el conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas o similares.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...71

9. La persona que conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción prevista en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 61**).

10. La o el conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en los reglamentos de tránsito.

11. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas anti solares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.

12. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

13. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la ley en beneficio de los niños, estudiantes, personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con capacidades especiales.

14. La o el conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles, con las luces apagadas.

15. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

16. La personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realice actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.

17. La o el propietario de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que preste sus servicios en la vía pública.

18. La o el propietario de vehículos de servicio público, comercial o privado que instale en sus vehículos equipos de vídeo o televisión en sitios que puedan provocar la distracción del conductor.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 62**).

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...72

19. La o el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

20. La o el conductor de vehículos pesados que circule por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales.

21. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

Contravenciones de tránsito de séptima clase.

1. La o el conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas previstas en los reglamentos de tránsito y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos.

2. La o el conductor de transporte público de servicio masivo de personas y comercial cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.

3. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente.

4. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros, cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.

5. La o el conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con los reglamentos de tránsito.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 63**).

6. La o el conductor que no utilice el cinturón de seguridad.

7. La o el conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos.

8. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios desseguridad destinados para el efecto.

9. La o el peatón que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no deje la vía libre.

10. La persona que desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el ambiente.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...73

11. La persona que ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.

12. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.

13. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato.

14. La o el ciclista y conductor de vehículos de tracción animal que no respete la señalización reglamentaria respectiva.

15. La o el propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización.(**Amancha, Juan. 2014; pág. 64**).

Puedo sintetizar que cuando se habla de una contravención se trata siempre de un acto que está tipificado en el derecho y que supone un tipo de castigo o sanción para aquel que la lleva a cabo. Esto es así ya que el hecho de contravenir la ley es entendido como un error y por lo tanto si la ley se aplica a todos por igual, aquel que no la respete debe recibir algún tipo de sanción, castigo o advertencia. Las contravenciones pueden ser muy diversas y aplicarse a numerosos aspectos de la vida social: desde las formas de comportarse públicamente hasta el modo de conducir y manejar un vehículo.

A diferencia de lo que sucede con numerosos delitos de gravedad como pueden ser asesinatos o torturas, la contravención se podría ubicar un escalón más abajo ya que no se trata por lo general de infracciones tan serias.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...74

Así, cuando una persona comete una contravención el castigo o la sanción por lo general no suele ser la privación de la libertad si no sanciones menores como compensaciones en dinero (en el modo de multas) o con la imposición de obligaciones tales como cumplir horas de asistencia, de trabajo comunitario o de pérdida de ciertos derechos relacionados con la actividad que se llevaba a cabo al momento de realizar la contravención (por ejemplo, perder la licencia de conducir si uno cometió una contravención al manejar un vehículo).

Efectos jurídicos y sociales de la conducción irracional y temeraria.

Alerta en el ámbito vial.

Un aspecto jurídico que por lo regular no es muy tomado en cuenta para los delitos culposos “cometidos con motivo del tránsito de vehículos” es precisamente la habitualidad y la reincidencia. Y es que la mayoría de las veces se presupone que el ladrón, el homicida, el que atenta sexualmente, etc., si no ha sido totalmente rehabilitado o readaptado socialmente, volverá a cometer otro delito de semejante naturaleza, pero, ¿qué pasa con los que han participado en un accidente de tránsito de vehículos y han lesionado, matado o dañado bienes materiales y a la vuelta de un tiempo vuelven a participar en otro accidente de la misma naturaleza?.

Para poder entender más claro esto es necesario dar las definiciones para lo cual diré que reincidir es volver a incidir; pero que en el sentido jurídico-penal la reincidencia se distingue del concurso de delitos con el que tiene en común la pluralidad de infracciones cometidas por el mismo sujeto, en que “la recaída debe

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...75

ocurrir después de que el delito anterior ha sido juzgado”; y sólo es digna de tomarse en consideración cuando no ha transcurrido, entre los delitos cometidos, un tiempo que impida ya relacionar ambas infracciones como datos de una especial peligrosidad de! sujeto.(Almaguer, María. 2002; pág. 161).

La habitualidad es una forma de persistencia en el delito; es decir, el sujeto por más sanción o pena que se le haya impuesto vuelve a cometer el delito y por consiguiente desde el punto de vista criminológico se podría decir que el sujeto es un individuo de los llamados incorregibles y si es incorregible es también un sujeto peligroso pues en cierta manera según mi personal parecer es un sujeto que ya no siente, que ya está “habitado” a cometer el delito, y por lo tanto es indolente, o dicho de otro modo no tiene sensibilidad hacia su semejante en quien está recayendo la conducta delictiva.

En el caso que me ocupa es importante hacer estas valoraciones jurídicas y determinar qué es lo que se hace en la práctica, pues en muchas de las ocasiones un conductor lleva a cabo un accidente de tránsito de vehículos bajo los efectos de una bebida embriagante o, por conducir sin licencia sin saber hacerlo y desconociendo por ende las reglamentaciones necesarias y tal vez, en este primero sólo hubo daños en propiedad ajena, pero luego, en un segundo accidente, bajo las mismas condiciones, lesiona o mata a una persona y esto tal vez porque no se lleva el control exacto desde el punto de vista jurídico; ya que si a este sujeto que ha cometido un delito de esta índole se le retirara su licencia de conducir, se le sancionara en caso de no tenerla y no se le permitiera obtener otra, hasta que en tanto no se haya probado que el sujeto está totalmente rehabilitado en cuanto a la ingestión de bebidas embriagantes se refiere; entonces, tal vez no volverá a cometer otro delito, o bien, ese chofer llámese de taxi o de transporte urbano o particular que ha participado en un accidente y que simple y sencillamente no ha merecido una pena corporal sino solamente con la reparación del daño ha sido suficiente, probablemente, al momento de realizarse el siguiente evento

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...76

habrá más daños y porque no decirlo muerte y tal vez no sólo de una sino de más personas y hasta la misma de él, entonces, ya no habrá quien repare el daño.

Con respecto de la reincidencia, en la actualidad se admiten dos clases diferentes de reincidencia: la genérica y la específica.

Reincidencia genérica se llama al hecho de volver a delinquir, después de que se ha dictado una condena anterior contra el mismo sujeto activo, si las dos infracciones cometidas son de naturaleza diferente; y reincidencia específica existe cuando el nuevo delito es “de la misma naturaleza” que el anterior.(**Almaguer, María. 2002; pág. 162**).

Desde el punto de vista criminológico, según el criterio que he venido tomando en este estudio, tan peligrosa es una como la otra clase de reincidencia, pues en ambas quíeráse o no se comete el delito “culposo”, y el sujeto activo la mayoría de las veces se escuda en este calificativo que se le da al delito para que no sea sancionado con agravante de reincidencia y esto será tal vez la situación del porque no se suspenden licencias o permisos para conducir en el caso de los conductores de vehículos que llegan en repetidas ocasiones a cometer delitos con motivo del tránsito de vehículos y por consecuencia, tampoco es posible llevar un control riguroso de los conductores reincidentes pues en raras oportunidades se tiene el conocimiento de esta situación por parte de las Autoridades de Tránsito.

En cambio, en el caso de la habitualidad podría decir que es un tanto más peligrosa la conducta, pues en este caso, el conductor que en repetidas ocasiones comete delitos con motivo del tránsito de vehículos, ya no se puede considerar que ha sido “un accidente” su conducta y mucho menos “culposa”, sino más bien anormalidad en el sujeto activo; anormalidad que puede ser psicológica, antropológica o social, misma que en todo caso hace suponer que éste ya no será corregido, es decir estaríamos frente a un sujeto de los llamados incorregibles, y que por consiguiente ya no necesita una pena, sino más bien una medida de seguridad y un tratamiento bien dirigido.

Anotadas estas diferencias se puede pues suponer que quien ha cometido un delito por culpa, y que repita su actuación en términos y condiciones exigidas para considerarle “reincidente”, es entonces, mucho más peligroso que cualquier otro

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...77

sujeto que simple y llanamente ha transgredido la ley por mera culpa; y que en el caso del reincidente será obligatorio que se use un tratamiento mucho más enérgico o de diversa naturaleza pues si ya fue sancionado en una primera vez y éste ha demostrado su despreocupación por la seguridad de los demás y vuelve a dar muestras de lo mismo “en circunstancias semejantes o con formas mentales semejantes” requiere como medida de seguridad mayor cuidado en su reeducación.(Almaguer, María. 2002; pág. 164).

Desgraciadamente esta situación en la práctica poco es llevada a cabo, esto, por no contar con un control estricto de los antecedentes de los conductores; pues se ha demostrado que el conductor que por algún motivo no tiene licencia de conducir, sea porque se le ha retirado por haber cometido una infracción a los Reglamentos de Tránsito o por el motivo del artículo anterior, éste fácilmente puede acudir a otro municipio a tramitar otra licencia o una licencia, y quien realiza el trámite de esta persona solo se fijará que cumpla con los requisitos previamente establecidos por esa dependencia de tránsito, entonces, éste las normas quedarán como letra muerta.

Déficit social. Política criminológica. Medios preventivos.

Una de las finalidades que se debería de tener en cuenta, es la de proponer una Política Criminológica adecuada a este tipo de conductas realizadas por el sujeto que conduce un vehículo, o en otro de los casos, para las personas que “transitan” por la vía pública.

Hay diversidad de opiniones en cuanto a la definición de Política Criminológica, término no tan nuevo, ya que, según los antecedentes, este se empezó a utilizar como “Política Criminal”, siendo **Kleinsrod (1793)** quien lo empleó en el prólogo de su obra; luego le siguieron **Feuerbach (1801)**, pero no fue sino hasta 1900 cuando se generalizó su uso a partir del Congreso Internacional de Derecho Comparado, celebrado en París.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...78

En cuanto a su definición, la que a mi juicio es la más completa por reunir los conceptos más determinantes, que es “la ciencia que tiene por objeto de estudio los medios de prevención de las conductas antisociales, medios que le son propuestos por el resto de la enciclopedia de las Ciencias Penales”.

Otra definición sería que “teniendo en cuenta que el fin del Derecho Criminal es la lucha contra el delito, la Política Criminal es entonces la ciencia o arte (o práctica) de los medios de que se sirve el Estado para prevenir y reprimir los delitos”.

He de advertir que, desde el punto de vista criminológico, cuando a crímenes se refiere, no es única y exclusivamente a aquellos que están conformados en el Código Penal, pues desde este ángulo se ve como crímenes todos aquellos que afectan a la sociedad y estos pueden ser desde conductas antisociales hasta los delitos.

Con estas citas, entonces se puede asegurar que la Política Criminológica, tiene como finalidad la prevención, término que significa “preparar y disponer con anticipación, prever, conocer de antemano un daño, advertir, informar, evitar o vencer un inconveniente”.

Definición completamente clara para este fin, pues una vez que ya se han establecido en esta investigación los factores que pueden originar que el accidente de tránsito de vehículos se realice, se puede, mencionar algunas de las formas en que estos podrían prevenirse.

Aunque para el efecto no hay una fórmula mágica, sino más bien tienen que adecuarse al tipo de sociedad, comunidad, tiempo, lugar y forma en que estos son llevados a cabo, es por ello que mencionaré algunas Políticas Criminológicas que a mi juicio pueden funcionar, según el estudio realizado.

Dentro del contexto de la prevención, la mayor parte del tiempo se habla de medios preventivos, que en algunas de las ocasiones se les da atribuciones mágicas que por supuesto no tienen, a menos que estos se apliquen en razón de estudios realizados con gran minuciosidad; ya que por medio entendemos, según mi criterio, “toda aquella acción o diligencia que se hace para conseguir algo”, que en este caso en particular es la prevención, y si lo que queremos conseguir es la prevención de los accidentes de tránsito de vehículos, independientemente del factor que ha intervenido para que se produzca, entonces, se debe de hacer una búsqueda

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...79

exhaustiva de este “medio”, que ayudará a conseguirla y obviamente que para cada factor causal de la conducta tendrá que ser un medio preventivo diferente (es decir, adecuado para cada uno en particular).

Secuelas.

Las secuelas más habituales pueden clasificarse en aquellas de tipo física, afectando el aparato locomotor, sensorial y psíquicas.

Estos pueden degenerarse y cronificarse, dependiendo de las reacciones iniciales y del acompañamiento adecuado recibido. (Martínez, César. 2015; pág. 8).

Heridas.

Cortantes.

Con pérdida de sustancia muscular.

Punzantes.

Desgarros.

Con aplastamiento.

Quemaduras.

De primer grado.

De segundo grado.

De tercer grado.

Traumatismos oculares.

Contusiones causadas por objetos romos.

Heridas perforantes por rotura de parabrisas, gafas o cuerpos extraños.

Lesiones craneoencefálicas.

Fracturas de cráneo.

Conmoción cerebral.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...80

Amnesia postraumática.

Lesiones de columna vertebral.

Lesiones en zona torácica o lumbar.

Lesión en zona cervical.

Lesiones toracicoabdominales.

En región torácica: contusión, compresión, fractura del tórax.

En región abdominal: hígado, riñón, bazo, cápsulas suprarrenales, páncreas o intestino.

Fracturas de pelvis.

Fracturas por compresión anteroposterior.

Fracturas por compresión bilateral.

Fracturas con cizallamiento vertical.

Fracturas del acetábulo.

Lesiones coxofemorales.

Luxación o fractura-luxación posterior.

Fractura-luxación central.

Lesiones de rodilla.

Fractura.

Luxación.

Lesiones en pierna o pie.

Fractura.

Luxación.

Lesiones en los miembros superiores.

Fractura de la zona media de la diáfisis humeral.

Fractura conminuta de olecranon.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...81

Fractura del codo. (Martínez, César. 2015; pág. 9).

Las lesiones físicas más habituales después de un accidente de tránsito; teniendo en cuenta la calidad de vida de las personas víctimas de los accidentes de tránsito, de mayor gravedad son aquellos traumatismos craneoencefalicos severos, amputaciones, ceguera, lesiones neurológicas, fracturas múltiples y las lesiones medulares ya que siempre ocasionan discapacidad de por vida.

Estas secuelas físicas siempre van a producir un impacto psicológico inicial independientemente a las lesiones físicas. En la mayoría de los casos las reacciones psicológicas son experimentadas inmediatamente después del accidente y se van a resolver progresivamente durante los primeros seis meses.

Las reacciones psicológicas más agudas más frecuentes son las siguientes:

- Sensación subjetiva de embotamiento: desapego o dificultad de reaccionar emotivamente.

- Reducción del conocimiento del entorno: estar aturdido, confundido, desorientado, no sentirse adaptado en ninguna parte.

- Desrealización: sentir y percibir el propio cuerpo y la propia identidad como si no los reconociera.

- Amnesia disociativa: incapacidad para recordar algunos momentos o aspectos del suceso.

- Re experimentación: imágenes, pensamiento, que no se pueden evitar y que pueden aparecer en cualquier momento.

- Evitación de estímulos que recuerdan el suceso.

- Síntomas acusados de ansiedad, aumento o pérdida de apetito, cefaleas, dolores tensionales. (Martínez, César. 2015; pág. 10).

En el caso de las familias, estas también experimentan repercusiones emocionales, que dependerá del grado de adaptación y aceptación para afrontar la gravedad del accidente y las lesiones producidas.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...82

El sufrimiento psicológico es parte inseparable de la vida humana, pero estas pueden ser reacciones anormales y negativas que pueden ser consideradas como una barrera para vivir.

El regreso al entorno familiar es un reto que supondrá una nueva la reorganización para suplir las funciones de supervivencia, protección, cuidado y apoyo a la vida futura del accidentado. El grado de reinserción social y laboral dependerá en gran medida del tipo y grado de la secuela padecida, situación que dar lugar a la disminución o pérdida de los ingresos familiares, desequilibrando la economía del entorno inmediato.

La adaptación es un ajuste emocional a las circunstancias, la resistencia, la rigidez, trae consecuencias negativas en las relaciones. (Martínez, César. 2015; pág. 11).

Cuadro de variables

Variable	Conceptualización	Dimensiones	Indicadores
Exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en	Se basa en la irracionalidad de los conductores de vehículos, que sin contar con la licencia habilitante de conducción y sin la debida capacitación para	Tránsito terrestre.	Definir. Aspectos generales. Transporte, tránsito y educación vial. Clases de vehículos en materia de tránsito.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...83

la conducción de vehículos.	circular; infringen las normas de circulación determinadas en la ley en materia de tránsito terrestre, poniendo en riesgo su vida y las de los transeúntes; y por ende creándole un posible conflicto a otros conductores.	Importancia de la obtención de licencia de conducir.	Concepto. Licencias de conducir. Documentos habilitantes de vehículos. Sistema de evaluación médico - psicológica para obtener licencia de conducir. Ámbito legal. Derechos y obligaciones de los conductores de vehículos. Situación actual de los conductores y vehículos.
		Detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre.	Accidentes de tránsito. Elementos. Los accidentes de tránsito y la responsabilidad del conductor. Una preocupante causa de mortalidad. Indemnización. Criterios para asignar una indemnización. Factores. Causas concurrentes. Clasificación de accidentes. Contravenciones viales.
		Efectos jurídicos y sociales de la conducción irracional y temeraria.	Alerta en el ámbito vial. Déficit social. Política criminológica. Medios preventivos. Secuelas.

Marco analítico

1° ANÁLISIS DEL EXPEDIENTE

PROCESO		FUNDAMENTOS	FUNDAMENTOS	RESOLUCIÓN
DEMANDANTE	DEMANDADO			

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...84

DESCRIPCIÓN	PRUEBA	DESCRIPCIÓN	PRUEBA	LEGALES DEL DEMANDANTE	LEGALES DEL DEMANDADO	
<p>A.S.M./ Exposición al Peligro del Tránsito Terrestre – 1 – 1 – 1 – 43 – 2019 – 477.</p>	<p>Transcripción de la Denuncia. Acta de Procedimiento. Informe de Diagnóstico de Prueba de Alcotest, (ticket). Procedimiento realizado por el Insp. J.G. Acta de Declaración Indagatoria.</p>	<p>A.S.M.; sin apodo ni sobrenombre, de nacionalidad paraguaya, soltero, 21 años de edad, domiciliado en la calle 14 de Mayo y Playa del B° Ricardo Brugada de la ciudad de Asunción, nacido en fecha: 14 del mes de Setiembre del año 1999, con C.I N° X.XXX.XXX</p>	<p>Constancia de Vida y Residencia. Constancia de Trabajo. Certificado de Antecedentes Policiales. (No posee antecedentes) Constancia de Donación al Hogar de Ancianas Nuestra Señora de la Asunción.</p>	<p>Artículo: 217, Inc. 2° “Exposición al Peligro del Tránsito Terrestre” del Código Penal Paraguayo, en concordancia con el Artículo: 29 del mismo cuerpo legal. Artículo: 13 “Clasificación de los Hechos Punibles”, Inc. 1°, 2° y 3° del Código Penal Paraguayo.</p>	<p>Artículo: 245 “Medidas Alternativas o Sustitutivas de la Prisión Preventiva” del Código Penal Paraguayo. Artículo: 25, Inc. 5° del Código de Procedimientos Penales. Artículo: 19, Inc. 1° y 2° del Código Penal Paraguayo. Artículo: 359 “Sobreseimiento Definitivo”, Inc. 3° del Código Procesal Penal Paraguayo.</p>	<p>1) CALIFICAR, la conducta atribuida a A.S.M. con C.I N° X.XXX.XXX dentro de las disposiciones del Artículo: 217, Inc. 2° EXPOSICIÓN AL PELIGRO DEL TRÁNSITO TERRESTRE del Código Penal, en concordancia con el Artículo: 29 del mismo cuerpo legal.</p> <p>2) DECLARAR extinta la acción penal en a presente investigación iniciada, disponiendo en consecuencia el finiquito y el archivamiento de la misma, en base a los prescripto en el Artículo: 19 Inc. 1° del Código Procesal Penal.</p> <p>3) SOBRESEIR definitivamente al imputado de autos.</p> <p>4) DEJAR expresa constancia que la formación del presente procedimiento no afecta el buen nombre y honor del citado encausado, por lo que</p>

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...85

						<p>una vez ejecutoria esta resolución deberá cancelarse cualquier registro público o privado del hecho, con relación al mismo.</p> <p>5) LEVANTAR, las medidas cautelares impuestas a A.S.M., C.I N° X.XXX.XXX.</p> <p>LIBRAR oficios.</p> <p>ANOTAR, registrar, notificar y remitir un ejemplar a la Excm. Corte Suprema de Justicia.</p>
--	--	--	--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...86

2° ANÁLISIS DEL EXPEDIENTE

PROCESO				FUNDAMENTOS LEGALES DEL DEMANDANTE	FUNDAMENTOS LEGALES DEL DEMANDADO	RESOLUCIÓN
DEMANDANTE		DEMANDADO				
DESCRIPCIÓN	PRUEBA	DESCRIPCIÓN	PRUEBA			
<p>J.A.S./S.H.P. C/ La Seguridad de las Personas en el Tránsito - Exposición al Peligro del Tránsito Terrestre. Causa N° 621/2018.</p>	<p>Transcripción de la Denuncia. Acta de Procedimiento. Acta de Declaración Indagatoria.</p>	<p>J.A.S.; sin apodo ni sobrenombre, de nacionalidad paraguaya, soltero, 20 años de edad, domiciliado en la calle Colón y 24 proyectadas del B° Tacumbú de la ciudad de Asunción, nacido en fecha: 04 del mes de Abril del año 1998, con C.I N° X.XXX.XXX</p>	<p>Constancia de Vida y Residencia. Constancia de Trabajo. Certificado de Antecedentes Policiales. (No posee antecedentes) Constancia de Donación al Hogar Ko'eju.</p>	<p>Artículo: 217, Inc. 2° "Exposición al Peligro del Tránsito Terrestre" del Código Penal Paraguayo, en concordancia con el Artículo: 29 del Artículo: 13 "Clasificación de los Hechos Punibles", Inc. 1°, 2° y 3° del Código Penal Paraguayo.</p>	<p>Artículo: 245 "Medidas Alternativas o Sustitutivas de la Prisión Preventiva" del Código Penal Paraguayo. Artículo: 25, Inc. 5° del Código de Procedimientos Penales. Artículo: 19, Inc. 1° y 2° del Código Penal Paraguayo. Artículo: 359 "Sobreseimiento Definitivo", Inc. 3° del Código Procesal Penal Paraguayo.</p>	<p>1) HACER lugar al requerimiento de aplicación de Criterio de Oportunidad a favor del Sr. J.A.S., con C.I N° X.XXX.XXX. 2) EXTINGUIR la acción penal en la presente causa. 3) SOBRESER definitivamente la causa formada J.A.S., con C.I N° X.XXX.XXX. 4) LEVANTAR todas las medidas cautelares impuestas al mismo en el marco de la presente causa. 5) LIBRAR oficios. 6) ANOTAR, registrar y remitir copia a la Excma. Corte Suprema de Justicia.</p>

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...87

Luego de haber analizado ambos expedientes reflejados más arriba, puedo concluir que resulta muy evidente la forma desinteresada con la que se toman los casos de exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia de conducción en el país. Se supone que, partiendo del gobierno a través de los órganos jurisdiccionales, debería de controlar los factores del entorno y conductuales que influyen en los accidentes de tránsito, y que se debería actuar sobre ellos intentando mejorar la seguridad vial. Pero además de todo, el gobierno del país, no es más que el reflejo de la sociedad que dirige, y, por tanto, su actuación será la deseada por la mayoría de aquellos ciudadanos que incumplen con las leyes y a quienes les resulta más fácil limitarse a abonar ciertos porcentajes ínfimos sin considerar la peligrosidad generada.

El hecho de ver este tipo de resoluciones, demuestran y son el reflejo de un retroceso, denota que no se ha logrado aún un auténtico control de este problema, puede explicarse en parte, por el grado de “tolerancia” y “permisividad” demostrado en estos dictámenes para miembros irresponsables de la sociedad, al aceptar con estas decisiones, la situación por encima del costo de las vidas que pudieran perderse si se generaran accidentes de tránsito que supone la adopción de estas medidas en relaciona estas causas me parecen ineficaces y a mi criterio resultarán perjudiciales.

Aún así, el gobierno debe controlar el factor humano actuando a través de las normas, la educación, la vigilancia en las carreteras, las sanciones, y las penas en su caso.

Al hombre, que en un principio es libre circular por donde quiera, se le debe coartar su libertad si no posee las condiciones requeridas para acceder a la circulación

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...88

vehicular trátese de cualquier tipo, física o psicológica para trasladarse en un vehículo automóvil como conductor que aseguren el total control de la máquina ni que puede hacerlo como se debe ni que pueda comportarse de una forma determinada y concreta en cada caso.

También se le debe limitar su libertad en el vehículo a utilizar ya que no puede desplazarse en cualquier vehículo (artefacto) que no reúna las condiciones mínimas y concretas que garanticen la seguridad de todos.

Marco metodológico

Tipo de investigación.

El trabajo de conclusión de la carrera es de enfoque mixto o metodología mixta, en esta investigación se utilizó más de un método para obtener resultados. En su mayor parte, esto involucra el desarrollo de investigaciones combinando una metodología cuantitativa con una cualitativa, para así obtener resultados más concretos.

Diseño de investigación.

Pertenece al diseño no experimental, porque no se construye ninguna situación, sino que se observa tal como es el fenómeno y como se da en su contexto sin manipular la variable.

En sentido estricto, la unidad de análisis son los libros y las leyes, limitándose a una recopilación bibliográfica y análisis con relación al método de investigación científica señalado anteriormente.

Nivel de investigación.

Es descriptivo, y que tiene por objeto la caracterización de los fenómenos estudiados estableciendo relaciones entre sus componentes en un determinado lugar o momento, y a veces cuando la población es grande se trabaja con muestras representativas, para luego generalizar los resultados de la investigación.

Técnica e instrumentos de recolección de información.

Esta investigación corresponde al tipo documental, las fuentes son bibliográficas.

Las informaciones fueron obtenidas mediante el soporte teórico que comprende fuentes primarias, secundarias y terciarias a través de la revisión, interpretación y análisis de cada teoría y norma legal seleccionada.

Descripción del procedimiento del análisis de datos.

El procedimiento de los datos se realiza a través de la:

Revisión de la literatura.

Revisión del marco legal.

Análisis.

Conclusiones

El haber desarrollado, analizado e investigado como lo fue el tema “exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículos de tracción humana”, considero que ha sido de mucha satisfacción ya que a través de ello se he adquirido un mayor conocimiento en lo relativo a este tema así como también ir por el lumbral del conocimiento, el poder participar en el campo de la investigación el cual es de suma importancia para mi desempeño profesional y como estudiante investigador al mismo tiempo el desarrollo de cada una de las dimensiones me dio a conocer la grave situación que se está viviendo en nuestro país en lo relativo a aquellas conductas que son constitutivas del tipo penal de conducción temeraria, me brindó datos que exponen un panorama de cómo observa la sociedad este aspecto y en especial los conductores.

Esta incuestionable realidad es la que impone al conductor de un vehículo la insoslayable exigencia de cuidado como el más elemental y primario de los deberes que deben observar quien, por el mero hecho de la conducción está generando un grave peligro. En este sentido me he trazado los objetivos más abajo expuestos, del análisis de mi trabajo de tesis, los cuales paso a concluir, después de haber reunido todos los datos teóricos que se vieron expuestos en mi tarea:

Analizar la implicancia de la exposición al peligro en la vía terrestre por carencia de licencia en la conducción de vehículos de tracción humana.

Estar al mando de un vehículo en la vía pública sin contar con la licencia de conducir debida implica una serie de riesgos y peligrosidad tanto para el conductor como para los transeúntes puesto que se considera la autorización por la cual una persona es apta para transitar y manejar un vehículo sea cual fuese el porte en las vías públicas y trae implícita la idea de que ha pasado por todos los filtros de controles y aptitudes para obtenerla y gozar de la venia para salir al mando de un vehículo con las condiciones completas y seguras en cuanto al conocimiento práctico y teórico de lo que abarca emprender un manejo vehicular por las calles.

La licencia de conducir válida es uno de los documentos más importantes para el conductor, al tramitarla se obtiene el permiso oficial de conducir un vehículo, sirve como una identificación personal, en caso de un accidente automovilístico el seguro

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...91

pide la licencia para poder dar trámite al servicio de reparaciones o gastos médicos, al cometer una infracción en la vía pública es lo primero que solicita junto con la tarjeta de identificación, por mencionar algunos.

El no contar con la misma implica consecuencias no solo en la propiedad, daños en la vía pública, y un sinnúmero de riesgos a la vida e integridad de los ciudadanos tanto conductores como peatones; sino que también genera consecuencias jurídicas para los actores que participan en los accidentes o siniestros vehiculares en nuestro país.

La experiencia e incontables casos de accidentes de tránsito por no contar con licencia de conducción generados entendiéndose desconocimiento del manejo debido de vehículos ha determinado que la actividad de conducir un vehículo es sumamente peligrosa, si no se ejerce con toda precaución, atención y observancia de las reglas que la prudencia y el ordenamiento legal exigen.

Esta experiencia común, la normativa legal y la propia vida en sociedad hacen necesarias que hasta el más iletrado de los miembros de la comunidad deba ser consciente del riesgo que tal actividad supone.

Definir tránsito terrestre.

El tránsito terrestre debe entenderse como la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro por las vías públicas al frente de vehículos. Además, implica ir o pasar de un punto a otro, es decir, circular.

El concepto de tránsito terrestre es amplio, más general, comprende, incluso, el transporte y la circulación.

Habiendo reunido todos los elementos e informaciones referentes a este punto puedo sintetizar que el tránsito terrestre es aquel espacio en la vía pública donde se da el paso de todos los vehículos de índole terrestre; la circulación de personas denominadas peatones o transeúntes y el conductor mismo, quien es la persona al mando del vehículo en este caso.

En el mismo se hallan todos aquellos factores que hacen al control, organización y estructura de una vía de trayecto vehicular y humano. Desde el diseño mismo de las vías, calles, banquetas, semáforos, señales de guía y de reglamentación vehicular y peatonal.

Detallar la importancia de la obtención de licencia de conducir.

La licencia de conducir es un permiso que se otorga a las personas que hayan demostrado, mediante una evaluación psicofísica, que poseen las condiciones; mediante un test teórico, los conocimientos; y mediante un examen práctico, las aptitudes, todas ellas necesarias para la correcta conducción de un vehículo.

Consiste en la habilitación para la circulación vial e implica que su titular debe acatar los controles y exigencias establecidas, y su importancia, por ende, radica en el beneficio que otorga en pos de la seguridad vial y demás fines de la Ley y su reglamentación.

Por lo tanto, la licencia de conducir es aquel documento que expide la autoridad administrativa que acredita una autorización a nombre de su usufructuario para la conducción de vehículos por la vía pública.

Todos los paraguayos debemos estar conscientes del alcance de la peligrosidad de la conducción irresponsable y conocer que existe el lugar apropiado en la distribución geográfica de nuestra Patria, para circular conduciendo un vehículo para que los peatones circulemos con absoluta libertad, sobre espacios que los conocemos de forma común como carreteras, calzada, espacios verdes, veredas, caminos, etc., identificando perfectamente aquellas zonas de seguridad peatonal; y todos conductores y peatones tenemos que ajustarnos, sin excepción de ninguna naturaleza, partiendo de la premisa que la Ley es general y por lo tanto debe ser acogida por todos los ciudadanos de manera obligatoria.

Identificar los detonantes de peligrosidad de accidentes en la vía terrestre.

En los accidentes de tránsito intervienen una serie de factores que deben ser conocidos por todos los conductores puesto que siempre van a estar presentes mientras conducen un vehículo y si no existe el conocimiento de estos elementos y la responsabilidad en el cumplimiento de las normas y disposiciones de tránsito, los accidentes van a continuar y aumentar cada día más.

Es importante saber que en el tránsito existe un sistema, que lo conforman las personas que se movilizan por las vías y que actúan en forma independiente unas de otras, los vehículos, las vías y las condiciones ambientales que afectan de cierta manera la conducción de un vehículo, por lo que debe haber una participación armónica entre los cuatro detonantes o factores, los cuales están íntimamente

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...93

relacionados entre sí, si alguno de ellos comete un error se produce el accidente, en especial si falla el factor humano que está considerado como el principal responsable de los accidentes de tránsito.

Detonante humano: está considerado como la causa principal de los accidentes de tránsito porque los conductores se transforman en procesadores de la información que le llega al cerebro a través de la vista, la que es analizada y estudiada y en fracciones de segundos tomar una decisión para salir de una situación de emergencia que se puede presentar en cualquier momento.

A estas situaciones negativas puedo agregar también que la mayoría de conductores incurren en actos que afectan la seguridad en materia vial por: negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de las normas de tránsito, el irrespeto a las normas y disposiciones de tránsito y por no saber cómo comportarnos en las calles y carreteras, ya que unas veces nos encontramos como conductores y en otras ocasiones como peatones o pasajeros.

Detonante del estado del vehículo: está considerada como la segunda causa de los accidentes de tránsito siendo también responsabilidad de quien va a conducir, mantener el vehículo en perfectas condiciones y someterlo a periódicos chequeos mecánicos de los diferentes sistemas que componen el vehículo, como los de dirección, frenos, suspensión, iluminación, llantas, escape, vidrios, limpiaparabrisas, pitos, espejos retrovisores, parachoques y además llevar en el vehículo los triángulos de seguridad, el extintor y el botiquín de primeros auxilios y saber cómo utilizarlos para poder enfrentar bien cualquier emergencia.

El buen estado del vehículo depende del correcto funcionamiento de los siguientes equipos e implementos. Las llantas, los frenos, la suspensión, las luces, el motor, el sistema eléctrico, los cinturones de seguridad.

Detonante de las condiciones atmosféricas: constituye la tercera causa de los accidentes de tránsito, las cuales aparecen en forma imprevista y muchos conductores las minimizan, no le dan la importancia y no saben cómo reaccionar ante estos fenómenos porque no están acostumbrados a conducir cuando se presentan estas circunstancias, por falta de conciencia de los peligros que ocasionan o por que no toman en consideración el riesgo que significa conducir con exceso de velocidad

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...94

cuando existe lluvia, neblina, polvo o vientos fuertes y también por caminos que se encuentran en malas condiciones.

Detonante de las vías: está considerado como el cuarto factor que influye en los accidentes de tránsito puesto que las vías son construidas para brindar comodidad y facilitar el desplazamiento de los automotores y usuarios siendo necesario que todas las vías sean bien diseñadas que exista una adecuada planificación urbana y que haya un permanente mantenimiento y buen estado de conservación, con auxilio médico y mecánico para situaciones de emergencia con un permanente patrullaje policial, con varios carriles de circulación y con una adecuada y moderna señalización, para prevenir los accidentes de tránsito y minimizar los riesgos.

En el Paraguay varias carreteras han sido concesionadas a empresas particulares ante la ineficiencia del ministerio de obras públicas, es fácil distinguir entre una vía concesionada y otra que no lo está porque estas últimas generalmente se encuentran en mal estado con huecos, piedras en la vía y sin una adecuada señalización lo cual genera problemas y daños a la suspensión, llantas y frenos de los vehículos.

Las autoridades encargadas de sancionar al infractor no dan cumplimiento a lo que establece la ley de tránsito en lo relacionado a los delitos de tránsito, a la reincidencia de las infracciones y las sanciones que deben imponer a quienes cometen las contravenciones de tránsito, especialmente las contravenciones graves, porque muchos conductores han sido sorprendidos manejando sus vehículos en estado de embriaguez o sin licencia de conducir y han salido en libertad con mucha facilidad, sin cumplir las sanciones establecidas en la ley.

Los menores de edad conducen los vehículos sin haber obtenido el correspondiente permiso y muchas ocasiones causan accidentes debido a su inexperiencia e imprudencia, consumen alcohol y se lanzan a manejar a grandes velocidades, con los equipos de música a todo volumen y cuando son detenidos los juzgan los tribunales de la niñez y adolescencia obteniendo su libertad en muchos casos sin haber recibido la sanción correspondiente.

La mayoría de conductores no utilizan el cinturón de seguridad por desconocimiento o por irresponsabilidad, no toman en consideración que los accidentes de tránsito ocurren en trayectos cortos es decir a menos de 10 km del

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...95

domicilio o de la oficina y en un alrededor de 40 km solo utilizan el cinturón cuando van a conducir por las carreteras controladas cuando deben usarlo siempre.

Los conductores no toman las medidas de seguridad necesarias tendientes a evitar este tipo de infracciones, no son lo suficientemente responsables cuando se encuentran frente a un volante; y por lo general conducen los vehículos a exceso de velocidad, sin los cinturones de seguridad, hablan por el celular mientras conducen, y una serie de aspectos negativos que hacen que se ocasionen una gran cantidad de infracciones en todo el país.

Determinar los efectos jurídicos sociales de la conducción irracional y temeraria.

El conducir un vehículo sin contar con licencia de conducir no debe ser considerado como infracción culposa, sino dolosa, en razón que éstas personas sabiendo que se encuentran en una condición que los posiciona desacreditados o aptos para conducir los automotores, y tienen pleno conocimiento del peligro que esto significa, pero que pese a ello deciden conducir con las consecuencias conocidas y que en muchas ocasiones son fatales para el propio conductor o para seres inocentes que son víctimas de irresponsables en el volante, a quienes les ocasionan la muerte o les provocan lesiones que les marcan toda su vida.

Conducción irracional o temeraria es la acción de conducir vehículos a motor o ciclomotores sin la diligencia debida, sin respetar las normas que regulan la circulación vial, con una imprudencia grave, temeraria, manifiesta y notoria para los ciudadanos.

El Código Penal sanciona estas conductas en sus diferentes modalidades, aun cuando no se haya causado lesión alguna para la vida o la integridad física.

Es la acción de conducir un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta poniendo en concreto peligro la vida o la integridad de las personas.

La conducción irracional o temeraria de vehículos automotores en nuestro país es muy preocupante, ya que actualmente se registra de forma diaria este tipo de conductas por personas inescrupulosas o llamadas mal ciudadanos, no importando el derecho a la vida, el derecho a la integridad que gozamos todos los paraguayos como derechos fundamentales como lo establece nuestra Constitución Nacional de la

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...96

República y no obstante existe el marco jurídico de tránsito y penal, se ha vuelto común el transgredir dicha normativa ya que estas son muy flexibles en el sentido que las consecuencias jurídicas, las llamadas penas principales y las penas accesorias no responden a la realidad a la hora de sancionar al infractor. En este sentido que las consecuencias jurídicas, antes relacionadas sean más drásticas para dichos conductores temerarios, esto conlleva que el Estado y las instituciones competentes asuman su rol informando a la población sobre el riesgo y las consecuencias fatales que se originan por dichas conductas.

Es de manifestar, en primer lugar, que la naturaleza del delito de la exposición al peligro se maneja de una forma muy superficial en nuestro país por el cual me parece relevante el que se criminalice esta conducta que se volvió atentatoria para la vida y la integridad física de las personas de nuestra sociedad, resulta evidente lo deficiente que es nuestro ordenamiento jurídico en orden a dar una adecuada respuesta al fenómeno de la conducción temeraria, el problema es justamente, resulta incomprensible entonces que el ser humano haga caso omiso al acatamiento del respeto de la norma penal, en el sentido que dicho delito no obstante que se encuentra regulado en nuestro Código Penal dentro de los delitos de peligro para la vida y la integridad personal.

Este delito se encuentra rodeado de una serie de aspectos que obligan a detenerse en la búsqueda de criterios que permitan una delimitación de los respectivos ámbitos de aplicación; ya que en la actualidad es común el que se hable de las causas y efectos de la conducción irracional o temeraria, lo anterior permite afirmar que el ser humano ha sido en un proceso de vocación materialista, de total indiferencia restándole importancia al valor vida y la integridad física no se hace nada para cambiar este problema que nos corresponde, buscar soluciones viables a nivel nacional de nuestro territorio.

De acuerdo y según la Constitución Nacional de la República el Estado goza de protagonismo en la protección, seguridad de los derechos elementales de las personas, por lo que se debe de crear las normas penales pero que respondan al problema de nuestra realidad. No obstante, la conducción irracional o temeraria es un hecho que continúa adoptando relevancia en la realidad.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...97

Ante el problema que actualmente aqueja a la ciudadanía como lo es la conducción temeraria de vehículos en la vía terrestre es un peligro para la vida y la integridad de las personas, por lo que es indispensable que las autoridades locales adopten un papel más protagónico para la protección y velar por la seguridad de las personas y sus derechos a la vida y la integridad de las personas.

Es importante construir una sociedad con orden y seguridad vial, dar a conocer que a la hora de conducir hay que respetar las normas de seguridad vial y el derecho de vía que tiene cada conductor.

Recomendaciones

Es imprescindible que tanto los conductores como los peatones, se organicen convenientemente para que podamos disminuir los accidentes de tránsito que no solo tienen secuelas en las vidas perdidas, sino también en el entorno familiar de las víctimas y victimarios.

La educación vial debe ser un componente transversal en los programas curriculares de los centros de educación a todo nivel, incluido el superior.

La concientización de la responsabilidad de las personas que se ponen al frente de la conducción de un automotor, debe estar cifrado en las esferas consciente e inconsciente de los ciudadanos.

Espero que estas ideas, puedan ser consideradas y puestas en vigencia en las futuras reformas que se orquesten, y cuya concreción, sea en beneficio exclusivo de los ciudadanos.

Referencias bibliográficas

Abc.2013. Apartado Diario Abc Color. Publicación sobre Accidentes de Tránsito. Asunción. Paraguay.

Alegre, M. (2012). Material. *“Manual del Conductor”*. Corrientes. Argentina.

Amancha, Juan. 2014. Tesis. *“El consumo de alcohol en los conductores y los accidentes de tránsito en la Ciudad de Ambato”*. Ambato. Ecuador.

Carreras, E. (2015). *“Aspectos criminológicos en materia de seguridad vial. La defensa en los delitos contra la seguridad vial”*.Cartagena. Colombia.

Código Penal y Procesal Penal Paraguayo. (2008). *Ley N° 3440/08 Modificación del Código Penal. Ley N° 1286/98 Modificación del Código Penal*. Ediciones El Foro S.A. Asunción. Paraguay.

Constitución, Nacional. (2013). *Legislación Paraguaya. Constitución de la República del Paraguay*. Decreto N° 7671/2011, por el cual se dispone la Publicación.

Diccionario del Español Moderno. 1981. 6° Edición. Editorial Aguilar. México. México.

Flores C., Cutberto. 1987. Libro. *“Los Accidentes de Tránsito”*. Editorial Porrúa. Porrúa. México.

García, Rosa. 2017.Libro. *“Inteligencia Relacional”*. Editorial Vergara. Santiago. Chile

Martínez, César. 2017.*“Accidentes de Tránsito, su impacto socioeconómico en la familia”*. Programa para el Desarrollo de la Ciencia y Tecnología. Asunción. Paraguay.

Martínez, J. (2002). Tesis. *“Investigación criminológica de los delitos provocados por los accidentes de tránsito”*. Nuevo León. Monterey. México.

Melendreras, Villacorta, R. 2012. Tesis. *“La Educación Vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala”*.

Cornisa: Exposición al peligro en la vía terrestre por ca...100

Universidad Rafael Landívar Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Guatemala. Guatemala.

Navarro, Marco. 2012. Tesis. *“La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes”*. Quevedo. Los Ríos. Ecuador.

OMS. 2014. Organización Mundial de la Salud. Banco Mundial. *“Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito”*. Ginebra.

Real Academia Española. 2015. Ediciones Larousse S.A. de C.V. México. México.

Recuperado de <https://www.banc.gov.py-leyesparaguayas> fecha 05 mayo del (2020) a las 14:22 horas.

Recuperado de <https://www.larazon.esmotor-motor> fecha 05 mayo del (2020) a las 14:22 horas.

Rivero, Dan. 2017. Tesis. *“El alcohol como factor desencadenante en las conductas delictivas viales”*. Mendoza. Argentina.

Tabasso, C. (2011). *“Vías humanas. Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial”*. Lima. Perú.

Uh. 2015. Diario Nacional Última Hora. Artículo. *“Rotativo sobre situación vial y vehicular en Paraguay”*. Asunción. Paraguay.