

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA DE INGENIERIA MECANICA



**ELABORACION DE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA  
TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS OBJETIVAS PARA  
PERITAJE MECANICO EN ACCIDENTES DE TRANSITO**

PRESENTADO POR

**REYNALDO AUGUSTO BARRIENTOS MELENDEZ**

PARA OPTAR AL TITULO DE:

**INGENIERO MECANICO**

CIUDAD UNIVERSITARIA, AGOSTO DE 2009.

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**

RECTOR :  
**M.Sc RUFINO ANTONIO QUEZADA SÁNCHEZ**

SECRETARIO GENERAL :  
**LIC. DOUGLAS VLADIMIR ALFARO CHÁVEZ**

**FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA**

DECANO :  
**ING. MARIO ROBERTO NIETO LOVO**

SECRETARIO :  
**ING. OSCAR EDUARDO MARROQUÍN HERNÁNDEZ**

**ESCUELA DE INGENIERIA MECANICA**

DIRECTOR :  
**ING. JUAN ANTONIO FLORES DÍAZ**

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA DE INGENIERIA MECANICA

Trabajo de Graduación previo a la opción al Grado de:  
**INGENIERO MECANICO**

Título :

**ELABORACION DE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA  
TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS OBJETIVAS PARA  
PERITAJE MECANICO EN ACCIDENTES DE TRANSITO**

Presentado por :

**REYNALDO AUGUSTO BARRIENTOS MELENDEZ**

Trabajo de Graduación aprobado por:

Docentes Directores :

**ING. AGUSTIN BARRERA CARPIO**

**ING. M.Sc LEYLA MARINA JIMÉNEZ MONROY**

San Salvador, Agosto de 2009

Trabajo de Graduación Aprobado por:

Docentes Directores :

**ING. AGUSTIN BARRERA CARPIO**

**ING. M.Sc LEYLA MARINA JIMÉNEZ MONROY**

## AGRADECIMIENTOS

AL SAGRADO CORAZON DE JESUS Y CORAZON DE MARIA; Por darme todo su amor, por llevarme en sus hombros y guiarme en mis momentos de crisis y sentirme sin fuerzas para continuar; gracias por hacerme sentir acompañado en todo momento y darme la fortaleza y sabiduría para realizar mi sueño.

A mi Mami,

Quién me enseñó que la vida está llena de retos y dificultades que hay que superar siempre y que el superarlos nos fortalecen cada vez más. Quien siempre seguirá conmigo en mi corazón, en espíritu y vivo su recuerdo, pero de quien aprendí la, fortaleza empeño y confianza, que supo inculcarme durante toda mi vida a su lado. Gracias. Por su grato recuerdo, y la esperanza que algún día nos veremos nuevamente.

A mis padres: Blanca Rosa Meléndez de Barrientos y Reynaldo Augusto Barrientos Najarro; por ser mi ejemplo de fortaleza, perseverancia, dedicación a la familia, al hogar, a la vida. Por traerme al mundo y enseñarme a valorar la vida, la familia, amistad, el trabajo, por corregirme cuando era necesario, por darme su conocimiento y enseñarme a trabajar, por mostrarme que no hay dificultad que no se pueda superar ni meta que no se pueda alcanzar; por seguir dándome su apoyo incondicional. Gracias de todo corazón.

A mi esposa Bessy y a mis hijas Sarita y Paola por compartir sus vidas con migo y ser mi complemento, la luz y la razón de ser de mi vida, por darme su amor, su cariño, su comprensión, su apoyo, por alentarme y darme fuerzas en todo momento para luchar y salir adelante en logro de mis metas y superarme.

Por comprenderme, apoyarme y consolarme en mis momentos difíciles, por alentarme a seguir y estar con migo siempre.

Mis hermanos: Altagracia, Elizabeth, Meybel, Marlene, Alvarito y Ramón; con todo mi cariño por su apoyo incondicional en todos los momentos de mi vida. Gracias.

A mis Tias(os), Estelita, Reynita y Rafael; mis Primos, Estelita, Zenia, Georgina, Wendy, Jamy, Mindy y en especial a Alberto; a mi Suegra María Adelina, por apoyarme e impulsarme a seguir adelante. y cuñadas: Lupita, Belinda, Morelia, Tere y toda mi familia por encontrarse ahí y darme ánimos para continuar muchas gracias.

Mis asesores (mis compañeros de Tesis): por sus conocimientos, su guía, su amistad y apoyo incondicional para la realización de mi trabajo. Gracias que dios les bendiga.

A mis amigos:

Omar, Cristian y Manuel quienes más que amigos son mis hermanos, a Leandro, Matus, Pedro, Juan de Dios, Julio con quienes compartí muchos momentos gratos, a Lucas, Geovani, Tobias, Junior y demás amigos que no menciono pero están en mis recuerdos siempre por su apoyo gracias.

A LA ALCALDIA MUNICIPAL DE JAYAQUE:

En especial al Alcalde Municipal, Sr. Pánfilo Santos Mancía Velázquez, por su amistad, apoyo y comprensión en la realización de mi trabajo de Graduación. A Víctor Munguía, Humberto Escobar y Sra. Marina Aquino por darme su apoyo.

Gracias.

A EMAJAYAQUE:

Por darme la oportunidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos en la carrera, por darme el tiempo, el apoyo y comprensión durante el desarrollo de mi trabajo de graduación.

**Reynaldo Augusto Barrientos Meléndez**

# INDICE GENERAL

Contenido	página
INTRODUCCIÓN	i
OBJETIVOS	ii
General	
Específico	
1.0 LEGISLACION DE TRANSITO	
1.1 Leyes y reglamentos de tránsito	2
1.2 Evolución de la tasa de siniestralidad vial	5
2.0 FUNDAMENTOS FISICOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO	
2.1 Conceptos de movimiento y fuerza	9
2.2 Conceptos de energía y cantidad de movimiento	11
2.3 Variables a considerar en el análisis físico matemático en un accidente de tránsito	15
3.0 CONCEPTOS Y TIPOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO	
3.1 Definición de accidente de tránsito	18
3.2 Tipos de accidente de tránsito	19
3.3 Evidencias en la escena del accidente de tránsito	22
3.4 Diligencia de reconstrucción	24
4.0 APLICACIÓN DE INGENIERIA MECANICA A LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES VIALES	
4.1 Sistemas y subsistemas que constituyen un vehículo	24
4.2 Concepto de falla mecánica	32
4.3 Análisis de sistemas y componentes	33
4.4 Prácticas sobre análisis de vidrios.	45
5.0 ELABORACION DE INSTRUMENTOS	
5.1 Diseño de instrumento utilizado en la recolección de la información.	48
5.2 Análisis de la información recolectada en base al instrumento	53

6.0 PROPUESTA DE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS	
Introducción	64
Objetivo, Alcance, Responsabilidad	64
6.1 Datos generales e identificación	67
6.2 Características de la Vía	79
6.3 Toma y Manejo de evidencias	86
6.4 Formatos para la Recolección de Información	106
6.5 Control de Modificaciones	112
7.0 CONCLUSIONES	113
8.0 BIBLIOGRAFIA	114
9.0 ANEXOS	115



## INTRODUCCION

El Salvador ocupa el primer lugar a nivel latinoamericano en tasas de mortalidad por accidentes de transporte y el primer lugar en términos de la población total.

El presente trabajo tiene por finalidad definir lineamientos que minimicen la contaminación de evidencias objetivas necesarias para la investigación, peritaje mecánico y reconstrucción de accidentes de tránsito y elaborar un manual que incluya todos los aspectos relacionados con los factores involucrados en un accidente de tránsito.

El trabajo de graduación se ha dividido en cuatro etapas, las que comprenden:

Etapa 1: consiste en un estudio del alcance y regulación de las leyes y reglamentos aplicables a los accidentes de tránsito. Tiene por objetivo principal, definir el alcance regulado por la ley y definir adecuadamente los términos a utilizar

Etapa 2: consiste en una recopilación bibliográfica de los conceptos matemáticos y físicos asociados a un accidente de tránsito. Tiene por objetivo, aclarar los conceptos básicos y definir adecuadamente las variables a utilizar. También incluye el estudio de la relación entre la ingeniería mecánica y su aplicación a los accidentes de tránsito, así como el estudio de los principales componentes sujetos a falla.

Etapa 3: comprende la elaboración de los instrumentos a partir de la información determinada en la segunda etapa. Asimismo su aplicación y análisis de resultados.

Etapa 4: comprende el diseño de la propuesta de manual de procedimientos y elaboración de formatos, considerando la información validada en la etapa anterior.

## OBJETIVO GENERAL:

Definir lineamientos que minimicen la contaminación de evidencias objetivas necesarias para la investigación, peritaje mecánico y reconstrucción de accidentes de tránsito.

## OBJETIVOS ESPECIFICOS:

- a) Propiciar la uniformidad de las actividades de peritaje mecánico, proporcionando un enfoque sistemático
- b) Elaborar instrumentos que sean sencillos y aplicables a las necesidades de los peritos mecánicos, sistematizando la información relacionada con el peritaje mecánico en accidentes viales.
- c) Realizar un examen crítico de los elementos de información para un peritaje mecánico, determinando sus características, interdependencia e interacción interna y con el ambiente, para obtener un diagnóstico que refleje la realidad operativa del peritaje mecánico.
- d) Agilizar la recolección y procesamiento de la información referente a peritaje mecánico, evitando repetición de instrucciones y directrices.

## 1.0 LEGISLACION DE TRANSITO

En El Salvador, factores como el crecimiento urbano, el pésimo y peligroso servicio público de transporte, la extensión de las clases sociales y las remesas familiares, han hecho aumentar el número de vehículos automotores en grandes proporciones, sobre todo en la Zona Metropolitana de San Salvador. Este aumento acelerado de vehículos automotores trajo consigo un incremento en las necesidades de infraestructura vial, sistemas de almacenamiento y distribución de combustibles derivados del petróleo, así como la necesidad de implementar sistemas de control que permitan velar por el cumplimiento de las normativas y leyes de tránsito.

Desde una perspectiva próxima al concepto global, un accidente de tránsito (del latín “accidens”: que ocurre; o “ad- cado” de “ad”: a, al, hacia y “cado”: caer, caída), puede definirse como *“todo suceso que altera el normal acontecer de las cosas y que apareja consecuencias jurídicas”*

En su sentido jurídico, un accidente es todo acontecimiento que ocasiona un daño, envolviendo un aspecto de casualidad, caso fortuito, implicando una valoración exculpatoria. Por lo tanto, para que un evento de tránsito se reporte como accidente debe existir daño en las cosas y/o en la integridad física de las personas o ambas cosas a la vez.

En síntesis, un accidente de tránsito no es más que un acontecimiento ocasionado por diferentes causas que pueden ser voluntarias e involuntarias y que culminan casi siempre en una serie de daños materiales o personales.

Los causantes o variables que ocasionan los accidentes pueden ser diversos y van desde condiciones climáticas, desperfectos mecánicos del vehículo, errores humanos al conducir, etc. además pueden ser otras situaciones que se conjugan para dar origen o ser el detonante de un accidente. En la actualidad, de acuerdo a cifras del VMT, en El Salvador existen 674,

491 vehículos registrados<sup>1</sup>, la gran mayoría concentrados en la zona para central de El Salvador especialmente en la ciudad capital.

## 1.1 LEYES Y REGLAMENTOS DE TRANSITO

En relación a los accidentes de tránsito, la legislación salvadoreña asociada comprende:

- i) Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- ii) Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de tránsito
- iii) Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial

Siendo competencia de Tribunales Especiales de Tránsito, denominados Juzgados de Tránsito, establecidos, por Ley, dos en la ciudad de San Salvador, uno en Santa Ana y otro en San Miguel. Además pueden establecerse otros Juzgados de Tránsito en las Cabeceras Departamentales o de Distrito. En caso de no haber Juez de Tránsito, serán los Jueces de Paz o los Jueces de primera Instancia con jurisdicción penal, quienes realizarán las primeras diligencias, especialmente cuando no puedan diferirse.

De acuerdo al artículo 4 de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, un accidente de tránsito puede dar lugar:

- i) A la acción penal, para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente, y
- ii) A la acción civil, para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.[1]

El artículo 11, en el numeral 1, del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial define como vehículo a motor "tipificado también como automotor, todos los vehículos movidos por combustión interna y por fuerza mecánica", limitándolo a los vehículos "*destinados a circular por las vías públicas para el transporte de pasajeros y carga*" y no incluyendo los vehículos movidos por electricidad.[2]

---

<sup>1</sup> La Prensa Gráfica, 19 de mayo 2009

Según establece el artículo 41 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, todo vehículo a motor debe cumplir ciertos requisitos mínimos en relación a dispositivos y medidas de seguridad para ser registrado y poder circular legalmente. En tal sentido, la conceptualización de automotor es importante pues ni la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ni el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, hacen referencia al motor o las partes mecánicas, únicamente acerca de los frenos y algunos accesorios.

En el tema de los accidentes, la responsabilidad civil se liga estrechamente con el mantenimiento del automotor, así como con las revisiones obligatorias que las normas citadas establecen. El Reglamento establece como disposición general, en el artículo 37 que "todo vehículo que circule por las vías públicas, deberá estar, tanto externa como internamente, en perfectas condiciones de seguridad y funcionamiento".

En cuanto a la velocidad de circulación vehicular, la idea de "excesiva velocidad" es la más importante en materia de accidentes de tránsito, junto con la del buen estado del vehículo. Un vehículo se debe conducir a una velocidad que permita al chofer controlarlo plenamente, considerando las condiciones del mismo, el estado de la vía, la visibilidad, la afluencia de peatones y otros automotores, etc.

Tanto la Ley como el Reglamento dejan el establecimiento de los límites de velocidad a la autoridad administrativa según el lugar, aunque para ciertas condiciones fijan límites ridículamente bajos, que nadie cumple, o exageradamente altos, que cualquiera excede.

Un aspecto que se debe tener claro es la propiedad del vehículo, por lo que deben diferenciarse los términos: propietario, guardián o encargado, dependientes y empleadores.

a) Propietario: se define como quien posee la titularidad del vehículo, que incluye el derecho a usar, gozar y disponer de él.

b) Guardián o encargado: es quien ha recibido del propietario el uso y el goce del vehículo. Por ejemplo, un arrendatario, comodatario o comprador a plazos. Como establece el Código Civil, quien se "sirve" del mismo.

c) Un Conductor o cualquier empleado no son jurídicamente guardianes del vehículo y sus responsabilidades tienen distintas bases.

Los hijos y otras personas bajo la guarda del propietario, guardián o encargado, afectan con sus actos a los primeros según las reglas generales. No son ellos, sino los primeros, quienes responden solidariamente por los daños cometidos.

Cuando se trata de Responsabilidad penal, ante todo se trata de la ardua conceptualización del dolo y la culpa, así como de la distinción entre ambos. Dolo se presenta cuando el sujeto, conociendo la naturaleza criminosa del hecho, lo ejecuta libre y voluntariamente. El delito culposo se verifica cuando el individuo no quiere caer en delito, pero actúa sin el cuidado suficiente para que no se produzca. Se habla de culpa consciente, si se reconoce el peligro de la acción, pero se confía en que el resultado perjudicial no tenga lugar. Culpa inconsciente habría si se desconoce o se ignora el peligro, pero siempre se actúa sin el debido cuidado.

Respecto a este punto, la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito distingue entre responsabilidad penal y civil. Ejercitada la primera, dice, se entenderá ejercitada la segunda, que es renunciable en cualquier estado del proceso a petición del interesado.

Acción penal se entiende que es la resultante de hechos culposos, pues cuando hay dolo, se debe pasar el proceso al juez competente para su juzgamiento, conforme al derecho común.

En la inspección personal, el juez deberá hacer constar el estado de buen o mal funcionamiento de los motores de los vehículos, y de sus sistemas y accesorios principales, de lo cual, el juez podrá hasta cierto punto, deducir en parte la responsabilidad del accidente.

Si ha habido lesiones personales o muertos, se detendrá al presunto culpable, hasta ser sobreseído o absuelto. El sobreseimiento no impide la continuación del proceso para los efectos de la acción civil. Si el imputado fuese condenado penalmente, se le impondrá el pago de daños y perjuicios, quedando a salvo el derecho de continuar la sola acción civil. La Ley establece responsabilidad solidaria para el conductor, los fiadores o aseguradores, los

terceros causantes del accidente y al propietario, arrendatario o tenedor a otro título del vehículo, cuando éste fuese utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios.

La responsabilidad no existe si el accidente se debió a caso fortuito o fuerza mayor que no se deba a defecto del vehículo, rotura o falla de sus piezas o mecanismo, aunque éstas fueren producidas por una causa externa que no haya sido provocada intencionalmente.

Las disposiciones últimamente citadas, están inspiradas en la responsabilidad del propietario, guardián o encargado. Para ser efectivas, debieran extender la responsabilidad solidaria a todo propietario, guardián o encargado, sería necesario, además, que la carga de la prueba recaiga sobre ellos.

## **1.2 EVOLUCION DE LA TASA DE SINIESTRALIDAD VIAL**

La evolución de la mortalidad producida por los accidentes de tránsito configura tendencias que se explican a través de los determinantes culturales, sociales, políticos y económicos por los que atraviesa un país.

El estudio “Mapa de la violencia: los jóvenes de América Latina 2008” realizado por RITLA<sup>2</sup>, presenta un análisis de las causas de mortalidad en casi la totalidad de los países, comprendidas en lo que la Clasificación Internacional de Enfermedades, versión 10 - CIE 10 - cataloga como “causas externas de morbilidad y mortalidad”. En dicho estudio, las defunciones por accidente de transporte, corresponden a las categorías V01 a V99 del CIE-10 y se utilizan como indicadores de la violencia cotidiana en las calles y en los ámbitos de convivencia pública. [3]

Según el Sistema de Información estadística de la Organización Mundial de la Salud<sup>3</sup> (WHOSIS por sus siglas en inglés), América Latina se caracteriza como una región violenta en términos de mortalidad por accidentes de transporte, ocupando El Salvador la tercera posición en el ranking cuando se trata de la población total, con una tasa de 21,8 muertes por cada 100 mil habitantes.

---

<sup>2</sup> RITLA

<sup>3</sup> WHOSIS

En el caso de la región centroamericana, en la tabla 1 se presenta la tendencia en el número de accidentes, de acuerdo a las estadísticas datos estimados por el Sistema Integrado de Información para la Integración Centroamericana<sup>4</sup>, en el último quinquenio.

País	2004	2005	2006	2007	2008
Belize	743	802	699		
Costa Rica	52,362	57,129	68,607	69,761	
El Salvador	24,125	22,919	23,925	22,657	19,467
Guatemala	1,811	2,008			
Honduras	10,639	10,318	9,284	12,798	
Nicaragua	14,875	15,366	17,815	20,792	
Panamá	35,986	36,891	38,715	39,013	

Tabla 1. Accidentes de tránsito en la región centroamericana

En la figura 1 se presenta el gráfico que sintetiza los datos contenidos en las estadísticas, para la región de América Latina. Estableciendo las categorías de las tasas, los dieciséis países se dividieron en tres grupos de aproximadamente el mismo número de integrantes cada uno: el de tasas elevadas, el de medias y el de bajas, tomando en cuenta solo los niveles regionales.

<sup>4</sup> <http://sii.sica.int/Estadisticas/variable>



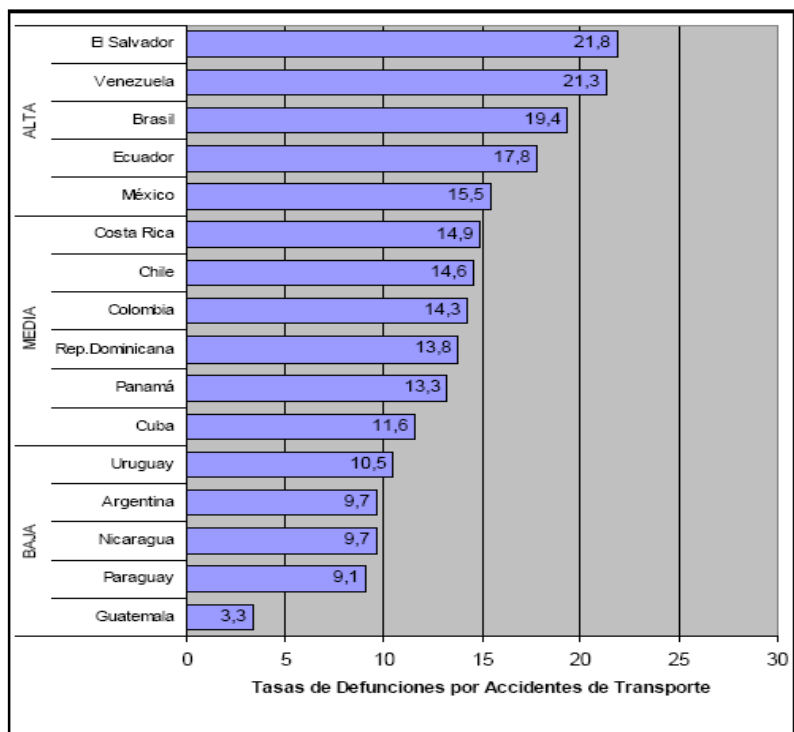


Figura 1 Tasas de defunción en América Latina en la Población total.  
Ultimo año disponible.

De acuerdo a las tasas por muertes en accidentes de transporte: 21.8 por cada 100 mil habitantes, El Salvador se posiciona en el lugar del 2º mayor índice en el contexto internacional y en el primero en Latinoamérica. En cambio, las tasas juveniles son considerablemente menos relevantes: 16.1 por cada 100 mil jóvenes, por lo cual ocupa la 37º posición entre los países estudiados, según se muestran las tendencias en la figura 2.

Además, la correlación de tasas de homicidio con indicadores relacionados no se encontraron asociaciones muy expresivas en el rubro de la mortalidad por accidentes de transporte, aunque se verificó la existencia de importantes diferencias entre la población joven y el resto de la población, pero en general, los coeficientes explicativos son muy bajos. [3]

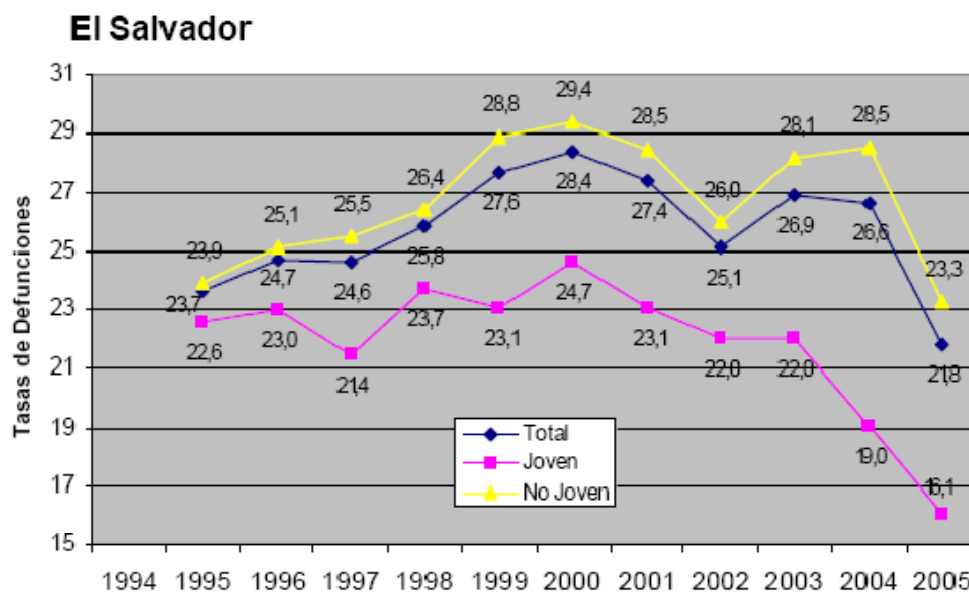


Figura 2 Evolución de los índices de defunciones por accidentes de transporte

Fuente: Microdatos WHOSIS

El inadecuado mantenimiento mecánico de muchos vehículos automotores, la imprudencia al conducir y falta de responsabilidad de los conductores, el consumo de bebidas alcohólicas o drogas y el irrespeto de las normativas de tránsito, pueden considerarse dentro de las causas por las que suceden día a día una gran cantidad de accidentes de tránsito que generan heridos, muertos y pérdidas materiales millonarias. Solamente en 2009, en el periodo del 01 de enero al 16 de julio, han fallecido 627 personas por accidentes de tránsito.<sup>5</sup>

En consecuencia, el Gobierno se ve obligado a realizar inversiones onerosas en equipo, herramientas, personal administrativo, de recolección de información y de investigación, para atender todas las situaciones que ocasionan los accidentes de tránsito.

Dado que generar una cultura de cumplimiento de las leyes y ponerla en práctica a la hora de conducir, tardaría de una a dos generaciones en dar frutos, hoy por hoy lo prioritario es contar con mejores instrumentos investigativos y de recolección de información para la determinación de responsabilidades en un accidente.

<sup>5</sup> El Diario de Hoy, lunes 27 de julio 2009

## 2.0 FUNDAMENTOS FISICO—MATEMATICOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO

Un problema fundamental de la dinámica de las partículas es hallar “cómo se mueve una partícula”, es decir, cómo varía su posición con el tiempo, dada las fuerzas que actúan sobre ella.

Sin embargo el problema es mas difícil cuando la fuerza que actúa sobre una partícula y, por lo tanto, su aceleración, no son constantes. Para resolver estos problemas, pueden aplicarse diferentes enfoques: uno de ellos es la utilización de los conceptos de trabajo y energía cinética y más ampliamente, a la ley de la conservación de la energía, concepto que ha desempeñado un papel importante en el desarrollo de la física.

### 2.1 CONCEPTOS DE MOVIMIENTO Y FUERZA

El movimiento de una partícula se describe en términos de su posición, velocidad y aceleración. Estas variables físicas pueden representarse por medio de vectores que permitan explicar el comportamiento de la partícula.

La figura 3 muestra una partícula en el tiempo  $t$  que se mueve en una trayectoria curva en tres dimensiones. El cambio de posición o desplazamiento desde el origen, está medida por el vector  $\mathbf{r}$ . La velocidad está indicada por el vector  $\mathbf{v}$ , el cual es tangente a la trayectoria de la partícula. La aceleración está indicada por el vector  $\mathbf{a}$ , cuya dirección no guarda en lo general ninguna relación única con la posición de la partícula o la dirección de  $\mathbf{v}$ . [4]

#### **Fuerza y dinámica de la partícula**

Una fuerza es una acción tal que aplicada sobre un cuerpo modifica su velocidad (mediante una aceleración). La fuerza es una magnitud vectorial. En el Sistema Internacional se mide en Newton.

Si sobre un cuerpo actúan varias fuerzas se pueden sumar las mismas de forma vectorial obteniendo una **fuerza resultante**, es decir equivalente a todas las demás, como se muestra en la figura 4. Si la resultante de fuerzas es igual a cero, el efecto es el mismo que si no

hubiera fuerzas aplicadas: el cuerpo se mantiene en reposo o con movimiento rectilíneo uniforme, es decir que no modifica su velocidad.

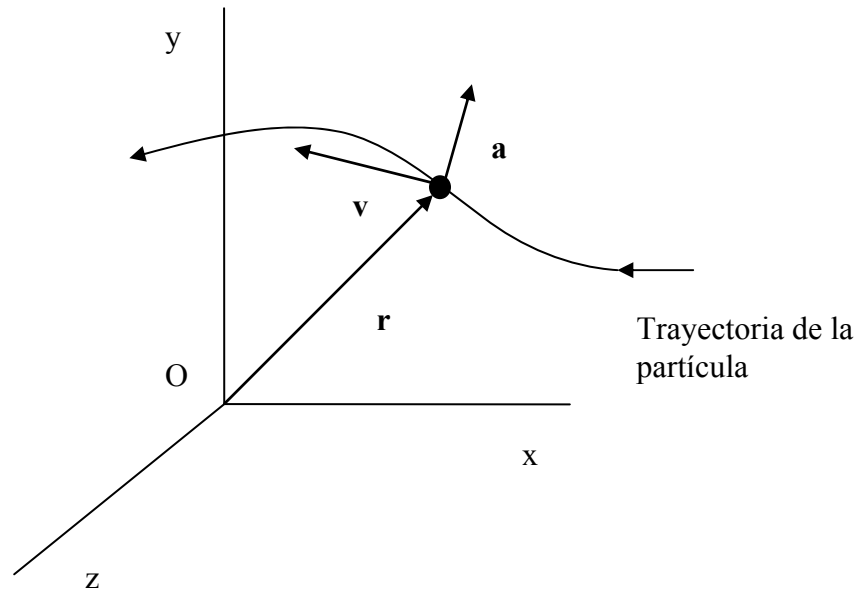


Figura 3. Vectores de posición, velocidad y aceleración de una partícula que se mueve en una trayectoria arbitraria.

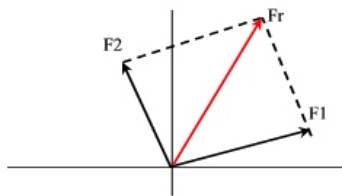


Figura 4 Fuerza resultante

La velocidad no es más que la distancia recorrida por unidad de tiempo. En mecánica, se define como la magnitud que expresa la variación de posición de un objeto en función del cambio de posición por unidad de tiempo.

El tiempo es la magnitud física que mide la duración o separación de las cosas sujetas a cambio. Es la magnitud que permite ordenar los sucesos en secuencias, estableciendo un

pasado, un presente y un futuro, y da lugar al principio de causalidad, uno de los axiomas del método científico.

El rozamiento es el resultado del contacto de dos superficies que aunque se consideren pulidas son extremadamente rugosas a escala microscópica. Los picos de las dos superficies que se ponen en contacto determinan el área real de contacto que es una pequeña proporción del área aparente de contacto. El área real de contacto de las superficies aumenta cuando aumenta la presión (la fuerza normal) ya que los picos se deforman.

Cuando se aplica una fuerza a un cuerpo, cambia el estado de reposo o movimiento de un cuerpo. Considerando el movimiento de una partícula entre dos puntos en el plano  $xy$ , la velocidad instantánea se define como el límite de la velocidad promedio cuando  $t$  tiende a cero:

$$v = \lim_{\Delta t \rightarrow 0} \frac{\Delta r}{\Delta t} \quad (\text{ecuación 1})$$

Cuando la aceleración de una partícula cambia durante diferentes intervalos de tiempo, resulta útil definir la aceleración instantánea, de forma similar a la definición de velocidad:

$$a = \lim_{\Delta t \rightarrow 0} \frac{\Delta v}{\Delta t} \quad (\text{ecuación 2})$$

## 2.2 CONCEPTOS DE ENERGIA Y CANTIDAD DE MOVIMIENTO.

La energía se define como la capacidad de producir trabajo, por lo tanto también se mide en Joules. Un Joule de energía puede producir un Joule de trabajo. Existen distintos tipos de energía tales como la eléctrica, nuclear, química, mecánica, etc.

La energía mecánica es la suma de la energía potencial y la energía cinética de un cuerpo. A su vez la energía potencial suele considerarse formada por la suma de la energía potencial gravitatoria y potencial elástica. Por lo tanto la energía mecánica la podemos definir como:

$$E_{\text{mec}} = U + K \quad (\text{ecuación 3})$$

$$E_{\text{mec}} = U_g + U_e + K \quad (\text{ecuación 4})$$

Donde:

$E_{\text{mec}}$  = Energía mecánica

$U$  = Energía potencial

$K$  = Energía cinética

$U_g$  = Energía potencial gravitatoria

$U_e$  = Energía potencial elástica

Una fuerza no equilibrada aplicada a una partícula cambiará el estado del movimiento de la partícula. Considerando el trabajo neto  $W_{\text{neto}}$  efectuado por todas las fuerzas que actúan sobre la partícula y dada la acción de la fuerza neta desequilibrada aplicada, cambia el estado de movimiento de la partícula al acelerarla. En términos de la energía cinética  $K$ , puede escribirse:

$$W_{\text{neto}} = K_f - K_i = \Delta K \quad (\text{ecuación 5})$$

Que es la representación matemática del teorema trabajo-energía, el cual puede enunciarse como sigue: *“el trabajo neto efectuado por las fuerzas que actúan sobre una partícula es igual al cambio en la energía cinética de la partícula”*

La conservación de energía de un sistema puede escribirse de acuerdo a la ecuación:

$$\Delta U + \Delta K + \Delta E_{\text{interna}} = W \quad (\text{ecuación 6})$$

El ímpetu lineal de una partícula aislada es un vector  $\mathbf{p}$  definido por el producto de su masa  $m$  por la velocidad de su centro de masa,  $\mathbf{v}$ :

$$\mathbf{p} = m\mathbf{v} \quad (\text{ecuación 7})$$

Una de las aplicaciones principales de la conservación del ímpetu lineal se encuentra en el análisis de las colisiones entre objetos, a través de la aplicación de la Ley de Conservación del ímpetu lineal.

En una colisión, una fuerza relativamente grande actúa sobre cada partícula que interviene durante un tiempo relativamente corto. La idea básica de colisión consiste en que el movimiento de las partículas que colisionan (o cuando menos una de ellas) cambia de manera brusca y puede hacerse una separación relativamente clara de los tiempos de “antes de la colisión” y de los de “después de la colisión”.

Quienes estudian los accidentes de tránsito tratan también de reconstruir los choques. A partir de las trayectorias y de los patrones de impacto de los vehículos que chocan entre sí, se pueden deducir detalles tan importantes como la velocidad y dirección del movimiento de los dos vehículos antes del choque.

El teorema impulso-ímpetu establece: *“el impulso de la fuerza neta que actúa sobre una partícula durante un intervalo de tiempo determinado es igual al cambio de ímpetu de la partícula durante ese intervalo”*

Considerando que los vehículos involucrados en un choque constituyen un sistema cerrado, utilizando  $m_T$  para simbolizar la masa del vehículo impactado y  $m_B$  la masa del vehículo que impacta,  $v_T$  y  $v_B$  representan las velocidades de impacto y  $v'_T$  y  $v'_B$  representan las velocidades post impacto de los vehículos impactados y que impacta, respectivamente.

Asignando las relaciones de ímpetu, se tiene que:

$$P_{\text{total}} = P'_{\text{total}}$$

$$P_T + P_B = P'_T + P'_B \quad (\text{ecuación 8})$$

Debido a la conservación de la energía, considerando la sumatoria de la energía cinética perdida durante la colisión,  $\Delta K$ , la ecuación 8 puede reescribirse como:

$$E_{\text{total}} = E'_{\text{total}}$$

$$\frac{m_T v_T^2}{2} + \frac{m_B v_B^2}{2} = \frac{m_T v'^2_T}{2} + \frac{m_B v'^2_B}{2} + \Delta K \quad (\text{ecuación 9})$$

En una colisión perfectamente plástica, los vehículos involucrados tienen la misma velocidad post-impacto, en otras palabras, una separación cero y además, cero restitución ( $e = 0$ ).

En una colisión intermedia, que no es ni perfectamente elástica ni plástica, puede utilizarse el coeficiente de restitución, definido como la razón entre la velocidad de separación y la de acercamiento:

$$e = \frac{\text{velocidad de separación}}{\text{velocidad de acercamiento}} = \frac{v'_T - v'_B}{v_B - v_T} \quad (\text{ecuación 10})$$

Combinando las ecuaciones 8 y 10, el  $\Delta v$  para cada vehículo puede expresarse en función de la velocidad de acercamiento por factores que dependen sólo de las masas de los vehículos y la restitución de la colisión:

$$\begin{aligned} v'_T - v_T &= \frac{m_B(1+e)(v_B - v_T)}{m_B + m_T} = \Delta v_T \\ v'_B - v_B &= \frac{m_T(1+e)(v_B - v_T)}{m_B + m_T} = \Delta v_B \end{aligned} \quad (\text{ecuación 11})$$

Desarrollando la ecuación 9 considerando la conservación del ímpetu y la conservación de la energía, puede deducirse que:

$$\Delta K = \frac{1}{2} m_T m_B \left( \frac{1-e^2}{m_T + m_B} \right) (v_B - v_T)^2 \quad (\text{ecuación 12})$$

La energía perdida por daño residual en una colisión depende del coeficiente de restitución y las velocidades relativas de acercamiento de los vehículos en el sistema, no de sus velocidades absolutas. Nótese que  $\Delta K$  se expresa en términos de las masas de los vehículos, velocidad de acercamiento y coeficiente de restitución. [5]



## 2.3 VARIABLES A CONSIDERAR EN EL ANALISIS FISICO-MATEMATICO EN UN ACCIDENTE DE TRANSITO

En el lugar del accidente de tránsito es frecuente encontrar huellas de los vehículos que han colisionado. La adecuada caracterización de estas huellas permite estimar la velocidad inicial del vehículo ( $V_0$ ).

Los cálculos de la velocidad se realizan aplicando el Principio General de Conservación de la Energía que en caso de un accidente de tránsito consideran que la pérdida de energía cinética del vehículo ( $K$ ) se debe al trabajo realizado por la fuerza de rozamiento ( $W_R$ ) a lo largo de la distancia de frenado ( $d$ ).

La representación de las fuerzas y el diagrama correspondiente se muestran en la figura 5.

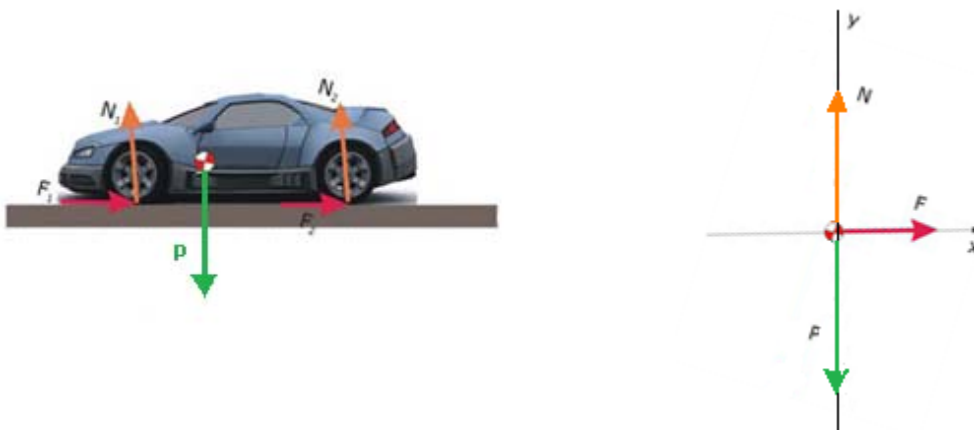


Figura 5 Fuerzas sobre un vehículo

Expresando la pérdida de energía cinética, de acuerdo al diagrama de fuerzas, considerando el coeficiente de rozamiento como el cociente entre la fuerza de fricción ( $F_R$ ) y la fuerza normal ( $N$ ), siendo ésta última la reacción normal del piso y que equivale a la masa ( $m$ ) por la aceleración de la gravedad ( $g$ ), obtenemos:

$$\begin{aligned}
-\Delta K &= W_R = F_R d \\
-\frac{1}{2}mv^2 &= \mu Nd \\
-\frac{1}{2}mv^2 &= \mu mgd
\end{aligned}
\tag{ecuación 13}$$

De donde, despejando  $v$  se obtiene:

$$v = \sqrt{2\mu gd}$$

La ecuación fundamental del cálculo de la velocidad a partir del Principio de Conservación de la Energía es aplicable únicamente en los casos que no haya choque entre los vehículos, lo que hace que su utilidad real sea baja o nula, no obstante, es fundamental y necesaria como base conceptual a partir de la cual se desarrollen posteriores cálculos físicos complejos transferibles a la dinámica real de un accidente de tráfico.

La longitud de la huella es una medida importante para valorar la velocidad. A mayor longitud más rápido se desplaza el vehículo y dependerá del tipo de contacto que exista entre la calzada y el neumático, para poder evaluar cuál era el orden de velocidad en que se desplazaba. Habitualmente, si se logra reconocer toda la longitud de la huella de frenado es posible aproximarse al valor real de circulación instantes antes de demarcar la huella con una aproximación de un 10%.

El término huella se define como toda marca plasmada en una superficie que evidencia el contacto con un objeto en movimiento. En accidentes de tránsito existen diferentes tipos de huellas las más importantes son:

- Huellas de frenado
- Huellas de derrape
- Huellas de aceleración
- Huellas de rodadura

A veces hay combinación entre algunas de las huellas o unas se encuentran a continuación de las otras. También importa el trazado de las mismas, ya que nos pueden estar evidenciando un trompo o giro sobre el propio eje, zonas de colisión, etc.

**Huellas de frenado:** Se trata de una huella oscura, que presenta estrías longitudinales en la misma dirección de la huella (estas estrías se deben a las ranuras del dibujo del neumático). Su ancho coincide con el del contacto del neumático con el piso. Comienza con una marcación suave, y va oscureciéndose.

**Huella de bloqueo:** Suele ser recta y de un ancho uniforme, su color negro se incrementa a medida que avanza la frenada, en su traza es posible distinguir el dibujo de la rueda.

**Huella de derrape:** Se da cuando alguno de los neumáticos se arrastra lateralmente, la huella suele ser despareja, demarcar estrías o simplemente ser una fina línea que indica el arrastre lateral.

**Huella discontinua:** Esta se da cuando actúa un sistema de frenado del tipo ABS (que impide el bloqueo de los neumáticos); La huella suele ser muy tenue y de poca permanencia sobre la ruta prácticamente borra toda la historia del vehículo anterior al impacto.

En una pendiente, las modificaciones en el diagrama de fuerzas y el análisis sería el siguiente, mostrándose en la figura 6:



Figura 6 Fuerzas sobre un vehículo sobre una superficie con pendiente

Cuando el suelo está inclinado, se dan algunas modificaciones a la expresión de fuerzas que influyen en la determinación de la velocidad inicial. El peso  $P$  contribuye a la aceleración,

mientras que la normal  $N$  sólo ha de compensar la componente del peso perpendicular al suelo, por tanto  $N$  disminuye cuando aumenta la inclinación, y así disminuye también la fuerza de rozamiento. Para calcular la aceleración se plantean las ecuaciones de movimiento en la dirección  $x$  e  $y$  que se indican en el diagrama de fuerzas, y se obtiene:

$$mg \sin\theta - F = ma$$

$$N - mg\cos\theta = 0$$

Resultando la expresión:

$$a = -(\mu \cos\theta - \sin\theta)g$$

La pendiente es  $p = \sin\theta$ , siendo positiva si el coche va hacia abajo, y negativa si va hacia arriba. Si el ángulo  $\theta$  es pequeño, entonces  $\cos\theta \approx 1$ , de modo que se reduce a:

$$a = -(\mu - p)g$$

Entonces, cuando el coche va cuesta abajo su coeficiente de rozamiento se reduce en la cantidad  $p$ , y se incrementa en  $p$  cuando va cuesta arriba. La velocidad inicial se deduce de la distancia de frenado según:

$$v = 2 (\mu - p) gx \quad \text{(ecuación 14)}$$

### **3.0 CONCEPTOS Y TIPOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO**

La investigación de un hecho tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo. Una investigación puede no dar con la causa pero, sin embargo, ella siempre existirá, pues, debido a la estrecha relación que existe con el efecto éste no podrá exteriorizarse sin causa.

En otras ocasiones, es posible ubicar la causa pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, como cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado. Por eso es importante definir adecuadamente los factores involucrados en un accidente de tránsito.

### **3.1 DEFINICION DE ACCIDENTE DE TRANSITO**

Gramaticalmente, accidente se define como cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas, cualquier alteración o indisposición que priva de movimiento, del sentido o de ambas cosas. En un sentido jurídico, recoge de por sí un aspecto de casualidad, de caso fortuito de carencia de intencionalidad y así se habla comúnmente de daños causados por mero accidente, sin culpa ni intención de causarlos implicando una valoración exculpatoria.

Un accidente de tránsito se define como un hecho involuntario, que ocurre en la vía pública, que ocasiona daños en las cosas o en las personas, en el cual participa por lo menos un vehículo automotor en movimiento.

Para que un accidente de tránsito se defina como tal, es necesario que cumpla con que no hubo intencionalidad que no es otra cosa que la ausencia del dolo, pero con la presencia indiscutible de un hecho ilícito, de un grado de culpabilidad, por lo que este suceso tan común, entra dentro del campo de cuasidelito.

Otras definiciones relacionadas con los accidentes de tránsito son:

Tránsito: movimiento o desplazamiento de un lado a otro. Para que pueda considerarse dentro del alcance de los accidentes de tránsito, es indispensable que exista movimiento en por lo menos, uno de los vehículos.

Vehículo: es un medio móvil cualquiera que permite el desplazamiento de un lugar a otro.

Impacto o embestimiento: momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona.

Daño Personal: Es todo aquel daño que puede sufrir, tanto las personas involucradas en el accidente, como terceros ajenos a él. Pueden ser desde hematomas y raspones hasta la muerte de los involucrados.

Peritaje: es la interpretación de la información recolectada por las personas encargadas de realizar la inspección del accidente de tránsito, la cual es minuciosamente revisada y evaluada para dar un dictamen de responsabilidades.

Inspector de tránsito: el agente de tránsito con los conocimientos técnicos necesarios para realizar la recolección de información el sitio del accidente, el cual recolecta con ayuda de instrumentos científicos los datos necesarios para la posterior investigación y deducción de responsabilidades civiles y penales.

### **3.2 TIPOS DE ACCIDENTE DE TRANSITO**

Existen diferentes tipos de vehículos que ocasionan con frecuencia accidentes de tránsito, entre estos se pueden mencionar autobuses y microbuses del transporte público, vehículos de transporte de carga, etc.

Estos vehículos ocasionan accidentes los cuales dan como resultado víctimas humanas y daños materiales, los cuales cubren una amplia gama de personas que pertenecen a todos los sectores sociales, vehículos de la policía, etc. Pero lo que más causa impacto en la sociedad, son los niños. Las víctimas en un accidente pueden ser los pasajeros del vehículo causante del accidente y del que sufre el accidente, incluyendo al conductor, los peatones y demás personas. En todas ellas se dividen los niños de los adultos.

La imprudencia de los jóvenes, la conducta temeraria de los conductores de transporte público, transporte de carga y el exceso de velocidad junto con la ebriedad, son las principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador. Además se suman los vehículos que circulan en pésimas condiciones de funcionamiento o sobrecarga, generando verdaderas conductas criminales.

Existen varias formas de clasificar los accidentes de tránsito, las más conocidas separan los diferentes tipos a partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, sus características o la gravedad que reviste para las personas. La clasificación más usual separa los accidentes de tránsito en dos tipos: accidentes simples y accidentes múltiples<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Congreso de la Oficina Panamericana de la Salud. Guayaquil, diciembre 1978

### 3.2.1 Accidentes simples:

- a) Despiste: acción u efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada (vía) por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor.
- b) Volcamiento: vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha. La posición final se indica en relación a las vueltas y posiciones sobre las que queda el vehículo.
- c) Volteo: precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.
- d) Caída: pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajeros.
- e) Incendio: destrucción total o parcial de un vehículo por medio del fuego
- f) Raspado: roce violento de la parte de un vehículo contra un obstáculo fijo.
- g) Accidentes simples combinados: producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

### 3.2.2 Accidentes múltiples

Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos, los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento.

#### 3.2.2.1 Accidentes entre vehículos y peatones:

- a) atropello: básicamente es el encuentro de un vehículo con un peatón. Afinando el término diremos que bajo esta denominación se encuentran los accidentes en que un vehículo embiste a un peatón con cualquier parte de su estructura. Para catalogar un accidente de atropello no necesariamente debe producirse el embestimiento con la parte delantera, puesto que podría serlo con parte sobresalientes de la estructura o con los laterales, según sea la trayectoria seguida por el vehículo.
- b) Volteo: cuando el peatón es levantado por el impacto cayendo sobre el capó, parabrisas, techo o suelo por la parte de atrás del vehículo.

- c) Proyección: cuando por efecto del atropellamiento, el peatón es lanzado fuera del radio de acción del vehículo
- d) Aplastamiento: cuando sobre el cuerpo del peatón es ejercida una compresión al embestirle contra un obstáculo fijo o móvil.
- e) Arrastre: desplazamiento del peatón en el sentido de dirección del vehículo generalmente por enganche de las ropas de la persona en algún objeto saliente del vehículo o por quedar parte del cuerpo del individuo atrapado por las puertas del vehículo.

#### 3.2.2.2 Accidentes entre vehículos en movimiento:

- a) Colisión: accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran. Puede ser frontal, lateral, raspado o mixta.
- b) otros accidentes: para incluir todo aquel accidente que por sus características concuerde con la definición principal, haciendo abstracción del requisito del lugar.

Desde el punto de vista estadístico, los accidentes pueden adoptar diversas formas o modalidades, de acuerdo al evento que los caracteriza.

- a) Colisión con otro vehículo motor: choque de dos o más vehículos en transporte
- b) Colisión con peatón: choque de un automotor en transporte con uno o más peatones
- c) Colisión con animal: choque de un automotor en transporte con animales (solos o en rebaños, manadas, etc...)

### 3.3 EVIDENCIAS EN LA ESCENA DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

Son muchos aspectos los que hacen diferentes cada accidente de tránsito y siempre existirá algo nuevo en hechos de tránsito. Los indicios, muchos y muy variados, se pueden localizar en el lugar donde ocurre un accidente de tránsito.

Básicamente, la labor del perito demanda dos tipos de información:

- a) Subjetiva: es la que se proporciona de forma indirecta a través de los documentos de la averiguación previa



- b) Objetiva: son datos recolectados directamente a través de las diligencias, comprenden la observación del lugar del hecho y revisión de vehículos.

Precisamente es la localización de indicios lo que pone a prueba la capacidad de observación del perito y que contribuyen a afinar la reconstrucción de un supuesto.

Las principales evidencias relacionadas con los sistemas que constituyen un vehículo automotor serán descritas posteriormente en el Manual de Procedimientos, pero también es necesario incluir evidencias relacionadas con el lugar del hecho, entre las cuales pueden citarse:

- a) Goteo de agua de radiador: el cual da un punto aproximado del lugar de contacto, principalmente en ausencia de huellas. A pesar que el agua se haya secado, el sarro y las impurezas dejan marcas blanquecinas que pueden detectarse con una buena observación.
- b) Goteo de ácido de acumulador: dejan manchas irregulares con un sedimento de decoloración, que sirve como base para localizar el punto de contacto.
- c) Goteo de sangre: es necesario indicar en que lugar se ha localizado, dirección e intensidad, cuidando de no asegurar que se trata de sangre humana. Puede describirse como embarrada de arrastre en piso o paredes, postes o árboles, en cuyo caso hay que incluir su altura máxima y mínima y su longitud.
- d) Fragmentos de cristales: al romperse dejan un foco de localización, disperso por la circulación de los vehículos siguiendo su trayectoria. El inicio de la circulación puede identificarse por los fragmentos incrustados en el pavimento, lo que permite conocer el centro del foco.
- e) Fricciones de cuerpo duro y pintura: son huellas en postes o árboles o fricciones de pintura, que se hacen coincidir con los vehículos involucrados.
- f) Daños en casas, rejas, ventanas y jardines: permitirán aclarar dudas o demostrar una hipótesis.
- g) Actividad del peatón: se condiciona a lo que se sabe del hecho y permite orientar la búsqueda de indicios que no se vieron en el vehículo y que son importantes en el esclarecimiento del hecho.

### **3.4 DILIGENCIAS DE RECONSTRUCCION**

Todos los accidentes de vehículos dejan alguna señal física de lo que ha ocurrido. Pueden ser los daños causados a un vehículo, las lesiones a un peatón, las marcas sobre la ruta. Todas estas señales resultarán irrefutables si se saben descubrir o interpretar correctamente. Algunas huellas que dejan los accidentes son tan simples que todo el mundo las ve y comprende. Sin embargo muy pocos de los que las han contemplado podrán contar algo de ellas poco después.

Desde luego se ven huellas de deslizamiento, ¿pero fueron hechas por las cuatro ruedas o solamente por dos? También vieron restos de los automóviles ¿Pero éstos indicaban dónde fue la colisión o dónde fue a parar uno de los vehículos? Es decir, no es suficiente con que sean vistas sino que deben tomarse notas, fotografías y hacer mediciones que permitan a futuro poder reconstruir el accidente. Evidentemente el acceso a una completa información del caso, garantiza el acercarse a las circunstancias reales del mismo.

Una buena observación del lugar del hecho inicia desde la posición final de los vehículos involucrados en el accidente, y en forma retrospectiva, los regresa uno por uno en sus circulaciones conociendo la conducta de los vehículos hasta su posición de contactos postcolisionales, para continuar hasta el momento del primer impacto y retroceder hasta antes de este momento, con objeto de conocer que aspectos reglamentarios no fueron cumplidos por uno o ambos conductores así como la forma de contacto, las maniobras tendientes a evitar el hecho, la forma de incidencia en el primer contacto, trayectorias postcolisionales y recorridos.

## **4.0 APLICACIÓN DE LA INGENIERÍA MECÁNICA A LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES VIALES.**

### **4.1 SISTEMAS Y SUBSISTEMAS QUE CONSTITUYEN UN VEHICULO**

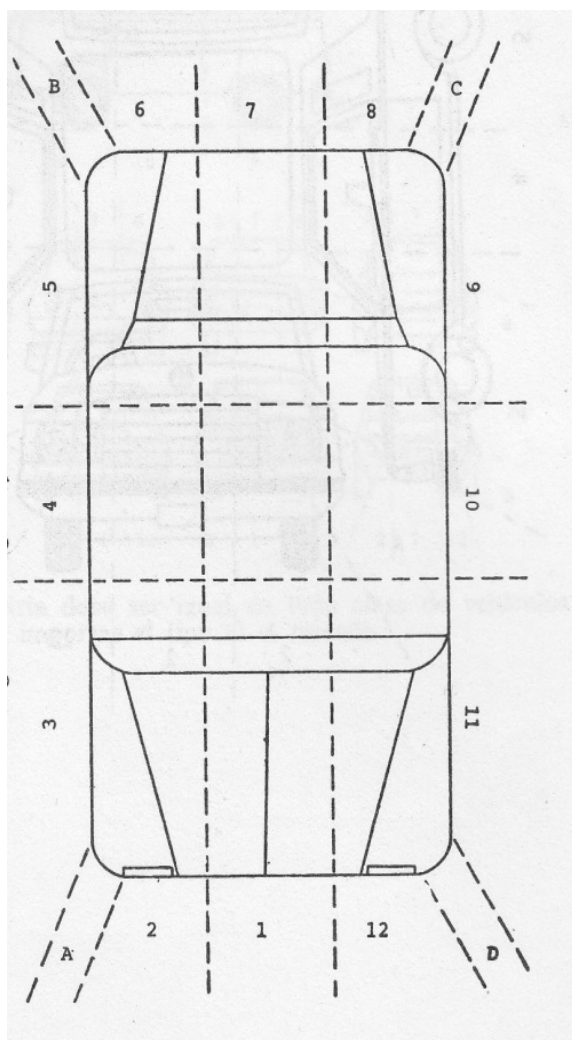
Para facilitar la revisión de un automóvil involucrado en un accidente de tránsito es necesario someterlo a revisiones de dos tipos: exterior e interior

#### 4.1.1 REVISION EXTERIOR DEL VEHICULO

La revisión exterior se inicia inspeccionándolo en sentido horario, utilizando ejes que permitan dividir al automóvil en distintas partes imaginarias, lo que facilita su identificación.

#### DIVISIÓN IMAGINARIA DE UN VEHÍCULO

Consiste en dividir imaginariamente al mismo por medio de dos ejes que dividan a lo largo en tres partes al móvil e igualmente y en forma perpendicular a los primeros, dos ejes que dividan en tres partes lo ancho del auto, como se muestra en la figura 7.



- 1 Parte frontal media
- 2 Parte frontal derecha
- 3 Costado delantero derecho
- 4 Costado medio derecho
- 5 Costado posterior derecho
- 6 Parte posterior derecha
- 7 Parte posterior media
- 8 Parte posterior izquierda
- 9 Costado posterior izquierdo
- 10 Costado medio izquierdo
- 11 Costado delantero izquierdo
- 12 Parte frontal izquierda
- A Ángulo delantero derecho
- B Ángulo posterior derecho
- C Ángulo posterior izquierdo
- D Ángulo delantero izquierdo

Figura 7 División imaginaria de un vehículo

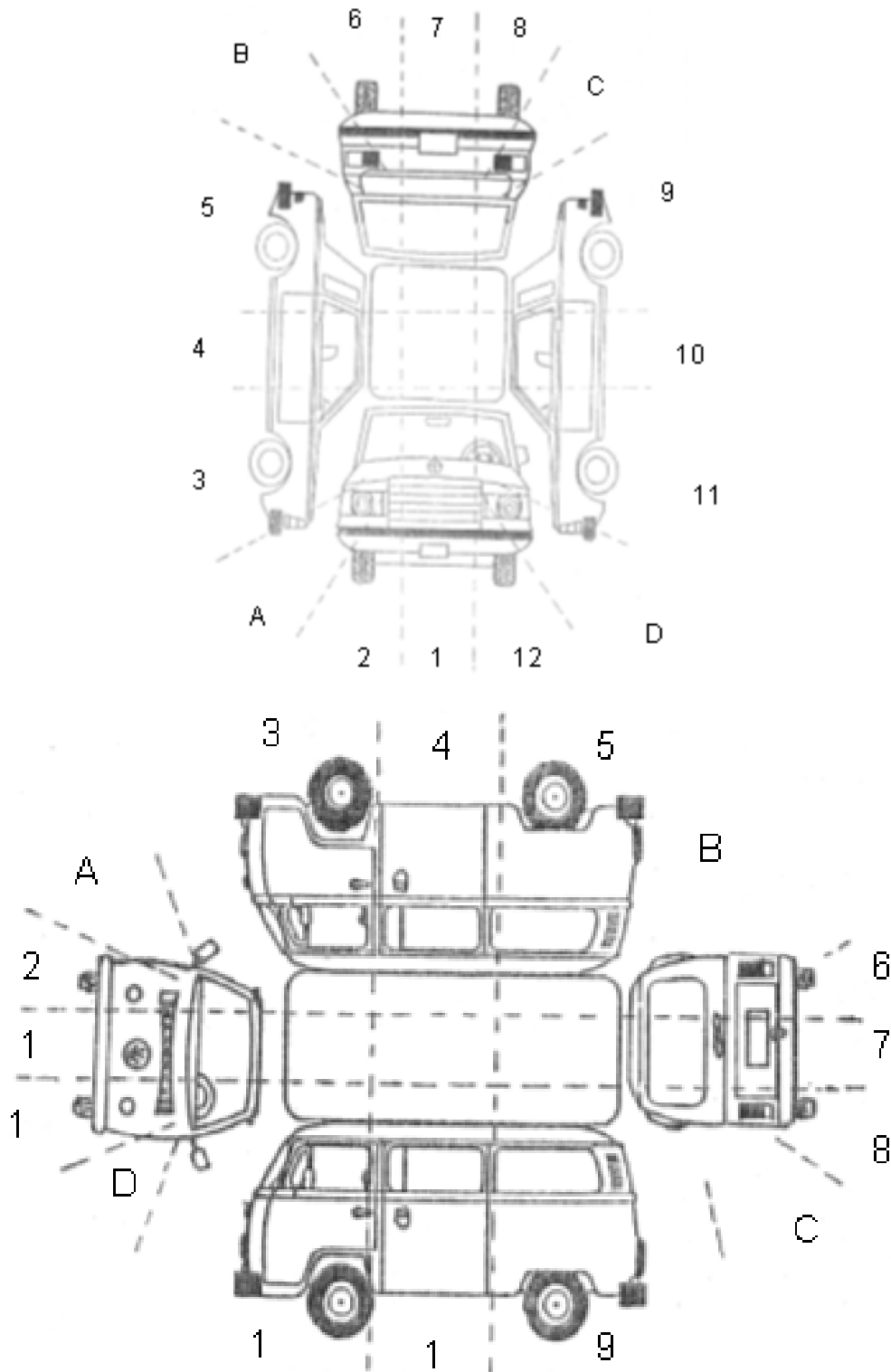


Figura 8 División imaginaria de diferentes tipos de vehículos

La división imaginaria debe de ser igual en toda clase de vehículos sin importar el tipo, vistas ni el tamaño, tal como se representa en la figura 9, 10, 11, 12 y 13.

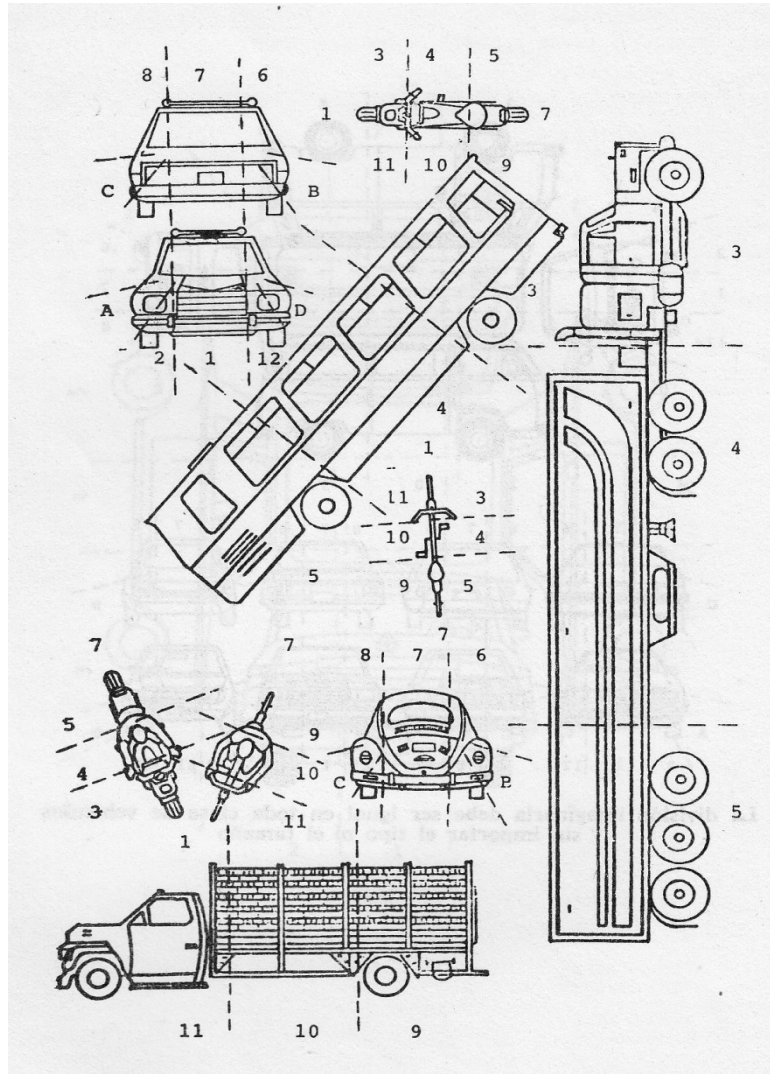
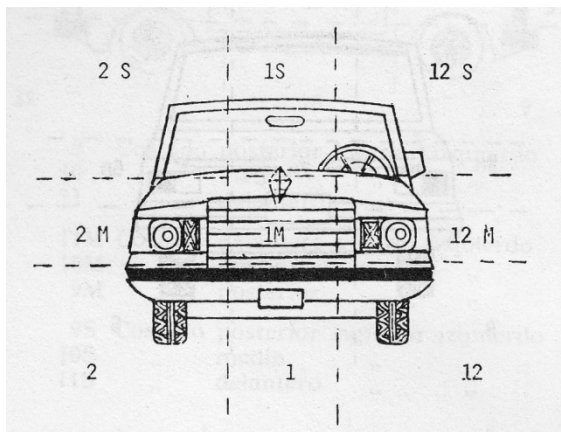
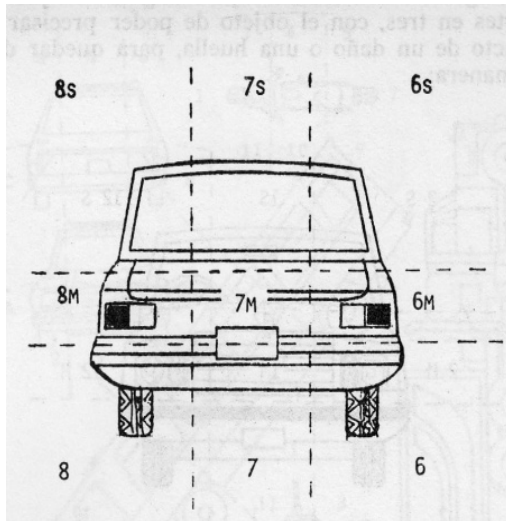


Figura 9 División imaginaria para diferentes tipos y tamaños de vehículos



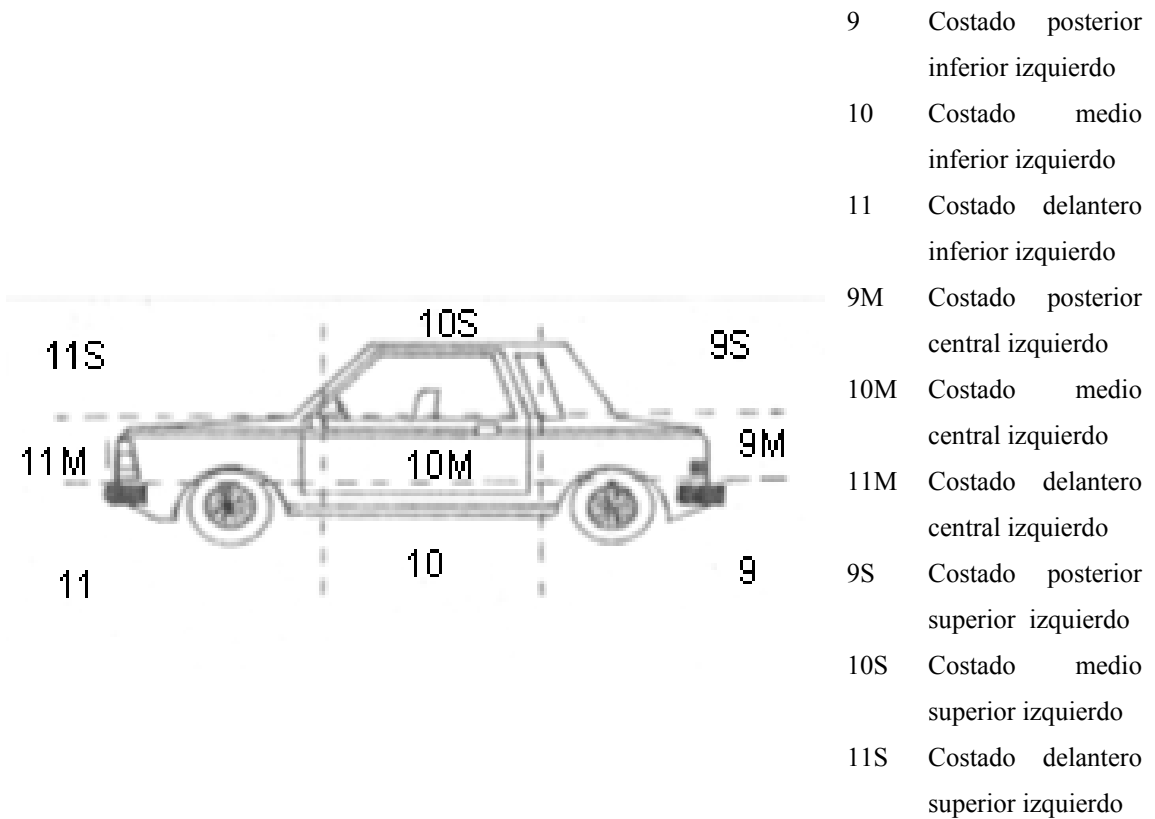
- 1 Parte frontal media inferior
- 2 Parte frontal derecha inferior
- 12 Parte frontal izquierda inferior
- 1M Parte frontal media central
- 2M Parte frontal derecha central
- 12M Parte frontal izquierda central
- 1S Parte frontal media superior
- 2S Parte frontal derecha superior
- 12S Parte frontal izquierda superior

Figura 10 división imaginaria frontal



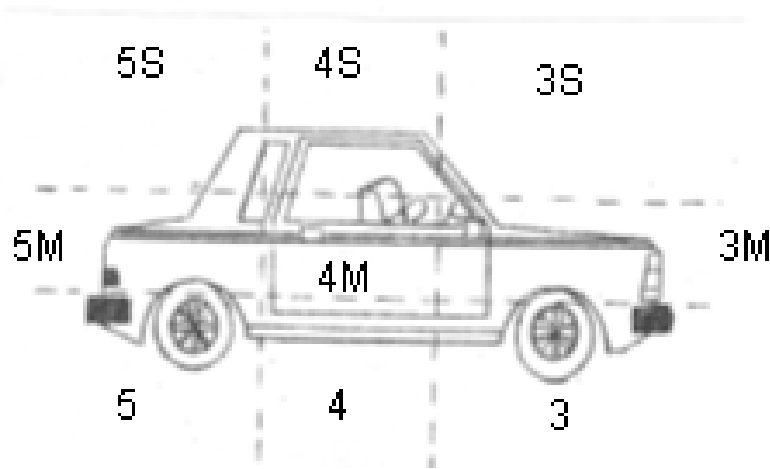
- 6 Parte posterior derecha inferior
- 7 Parte posterior media inferior
- 8 Parte posterior izquierda inferior
- 8M Parte posterior izquierda central
- 7M Parte posterior media central
- 6M Parte posterior derecha central
- 8S Parte posterior izquierda superior
- 7S Parte posterior media superior
- 6S Parte posterior derecha superior

Figura 11 División imaginaria posterior



- 9 Costado posterior inferior izquierdo
- 10 Costado medio inferior izquierdo
- 11 Costado delantero inferior izquierdo
- 9M Costado posterior central izquierdo
- 10M Costado medio central izquierdo
- 11M Costado delantero central izquierdo
- 9S Costado posterior superior izquierdo
- 10S Costado medio superior izquierdo
- 11S Costado delantero superior izquierdo

Figura 12 división imaginaria lateral izquierda



- 3 Costado delantero inferior derecho
- 4 Costado medio inferior derecho
- 5 Costado posterior inferior derecho
- 3M Costado delantero central derecho
- 4M Costado medio central derecho
- 5M Costado posterior central derecho
- 3S Costado delantero superior derecho
- 4S Costado medio superior derecho
- 5S Costado posterior superior derecho

Figura 13 División imaginaria lateral derecha

Conociendo en detalles la división imaginaria de un vehículo; ya se pueden representar los daños posibles antes y después del accidente que tenga el automóvil.

Dentro de estos daños pueden identificarse:

- a) **Hundimientos:** son las deformaciones permanentes de la lámina de la carrocería, las cuales son productos de pequeños choques con vehículos en movimiento o estáticos, así como también por objetos inertes. Estos hundimientos por lo regular tienen la forma circular. Se debe especificar exactamente la ubicación, profundidad y diámetro. El hundimiento se muestra en la figura 14

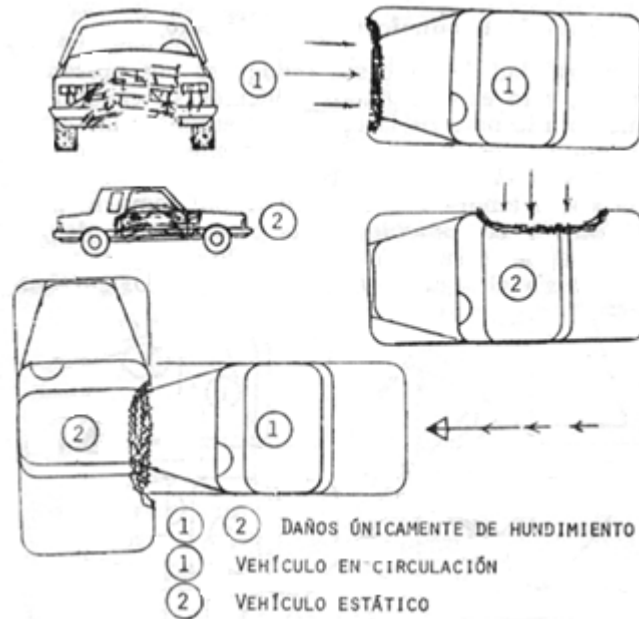


Figura 14 Hundimiento

**b) Corrimientos:** es cuando la lámina de la carrocería presenta deformación en dirección del movimiento al que viaja el automóvil, al colisionar con otro en movimiento, estacionario u algún obstáculo en la carretera. Generalmente su aspecto es alargado. Se debe especificar la ubicación, profundidad y longitud, ya que esto da una idea de la velocidad de los vehículos al momento del impacto. Se muestra en la figura 15.

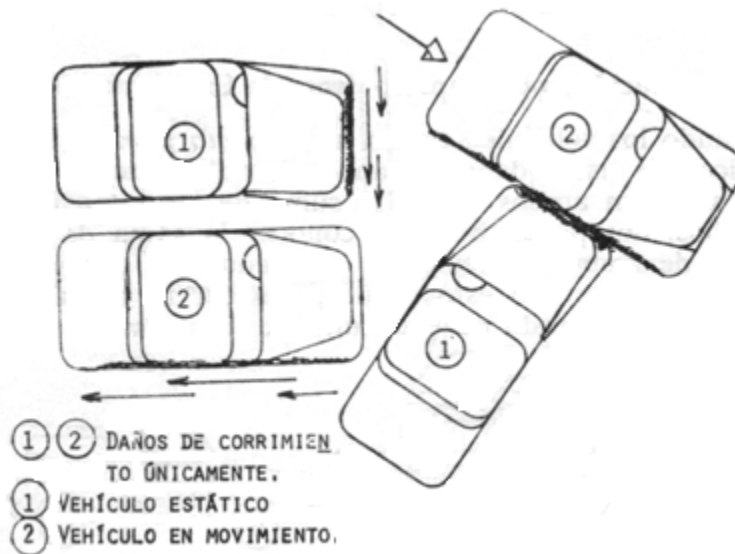


Figura 15 Corrimiento



- c) **Llantas:** son las cubiertas de caucho de las ruedas de los vehículos, se debe especificar su estado, profundidad de la huella de hule, tipo de gravado, el desgaste que ha sufrido, si es uniforme.
- d) **Dibujo Antiderrapantes:** no es más que el dibujo de la huella del neumático, esto nos da información adicional en un accidente de tránsito, ya que de este es un factor determinante la longitud de derrape del vehículo.
- e) **Falta o desprendimientos de piezas** en el automóvil que son visibles en la revisión de la parte exterior como lo serían: luces, espejos, limpia parabrisas, etc.

#### 4.1.2 REVISION INTERIOR

La parte interior de un vehículo se subdivide en: sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de dirección, sistema eléctrico, etc. Los diferentes sistemas pueden observarse en la figura 16.

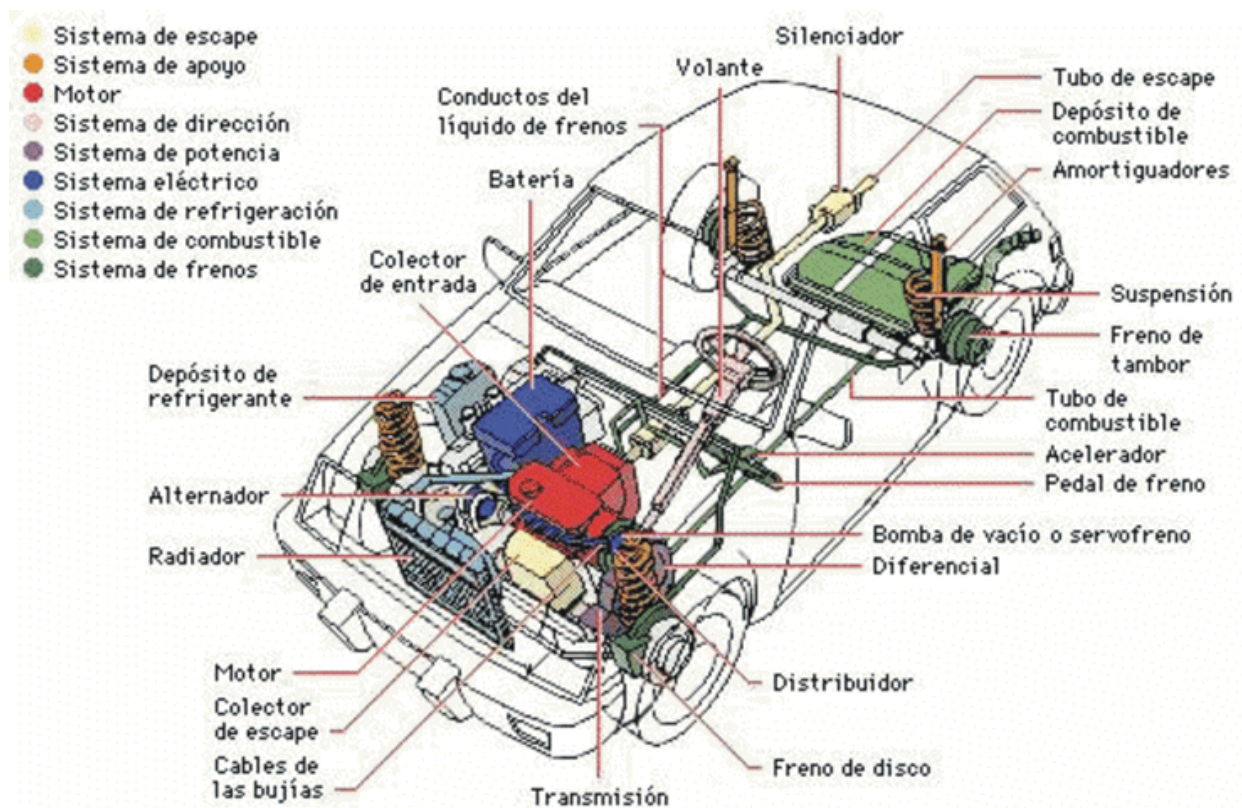


Figura 16 Sistemas de un vehículo

## **4.2 CONCEPTO DE FALLA MECÁNICA**

Un componente de un sistema o ensamble se considera que ha sufrido falla, bajo una de tres condiciones:

- a) cuando se vuelve completamente inoperable
- b) cuando aún es operable pero no es capaz de realizar su función de forma satisfactoria
- c) cuando un deterioro serio ha vuelto inseguro y falto de confianza para continuar utilizándolo, necesitando ser reemplazado o enviado a reparación.

Las fuentes de falla incluyen diferentes aspectos de diseño, selección de materiales, imperfecciones del material, fabricación y procesamiento, retrabajo, ensamble, inspección, pruebas, almacenamiento, condiciones de servicio, mantenimiento, exposición repentina a sobrecarga o daño mecánico o químico durante el servicio. Frecuentemente, mas de una fuente contribuye a la ocurrencia de la falla.

### **4.2.1 PRACTICAS GENERALES EN ANALISIS DE FALLAS**

La investigación de fallas y su análisis subsecuente deben determinar las causas primarias de una falla. Frecuentemente debe estimarse el impacto de las causas contributivas a la falla, por lo que una investigación de un accidente usualmente requiere los servicios de expertos en diferentes ramas de la física y la ingeniería.

El análisis de una falla de un componente requiere identificar inicialmente el tipo de falla. Las fallas pueden ocurrir por uno o varios mecanismos diferentes, en los que se incluyen daños superficiales tales como corrosión o desgaste, deformación elástica o plástica y fractura.

#### **Procedimiento para el análisis**

En cualquier análisis de las causas que producen fallas es importante obtener tantos datos como sean posibles de la pieza o componente que falló, además de examinar las condiciones en el momento en que se produjo la falla.

Las pruebas de laboratorio permiten evaluar los efectos del material, el diseño y las variables de fabricación sobre el comportamiento de la pieza en condiciones controladas. Rara vez son fallas asignadas a una sola causa; generalmente resultan de los efectos combinados de dos o más factores que son perjudiciales para la vida de la pieza o estructura.

El procedimiento para investigar una falla abarca las cuatro áreas siguientes:

1. Observaciones iniciales: estudio detallado visual del componente que falló, registrando todos los detalles por medio de fotografías para su revisión posterior, y hacer la interpretación de marcas de deformación, apariencia de fractura, contaminantes y otros factores.
2. Datos informativos: reunir datos disponibles referentes a las especificaciones y dibujos, diseño, fabricación, reparaciones, mantenimiento y utilización de servicio
3. Estudios de laboratorio: ensayos suplementarios, verificación de composición química, examen de superficie de fractura
4. Síntesis de la falla: estudio de todos los hechos y evidencias, tanto positivos como negativos.[6]

Bajo las circunstancias en que ocurre un accidente de tránsito, es difícil para el analista o perito estar presente en las primeras diligencias, por lo que los datos y muestras (evidencias) deben ser recolectadas por otro personal en el sitio del accidente. Es conveniente utilizar un formato o lista de chequeo para asegurar que toda la información pertinente asociada con las causas potenciales de falla es recolectada.

En este sentido, los registros fotográficos pueden ser requeridos, ya que proporcionan detalles y características importantes para el análisis.

#### **4.3 ANALISIS DE SISTEMAS Y COMPONENTES**

Entre las partes mecánicas más susceptibles de daño se encuentran:

- a) **Frenos:** esta revisión se basa específicamente en determinar el estado general del sistema de frenos, en primer lugar se establece si éstos accionan, luego se especifica

el estado de tuberías, mangueras, cantidad de líquido de frenos; en general se busca establecer si es seguro aplicar los frenos y que éstos respondan a las necesidades del vehículo.

**b) Dirección:** esta revisión se basa específicamente en determinar el estado general del sistema de dirección, en primer lugar se establece si el volante (timón) tiene juego o la uniformidad del desgaste de los neumáticos.

**c) Suspensión:** en este sistema se debe revisar el estado de la amortiguación y el desgaste de los neumáticos.

### 4.3.1 SISTEMA DE FRENOS

Es el sistema del vehículo encargado de transformar la energía del móvil en movimiento en calor, por medio de la fricción entre los elementos de frenado y disipar este calor a la atmósfera.

Estos sistemas pueden clasificarse en frenos de tambor y frenos de disco. A su vez, éstos pueden clasificarse en sistemas sin ABS (sistema de frenos antiamarre) o sistemas con ABS. Los diferentes sistemas se presentan en las figuras 17 y 18

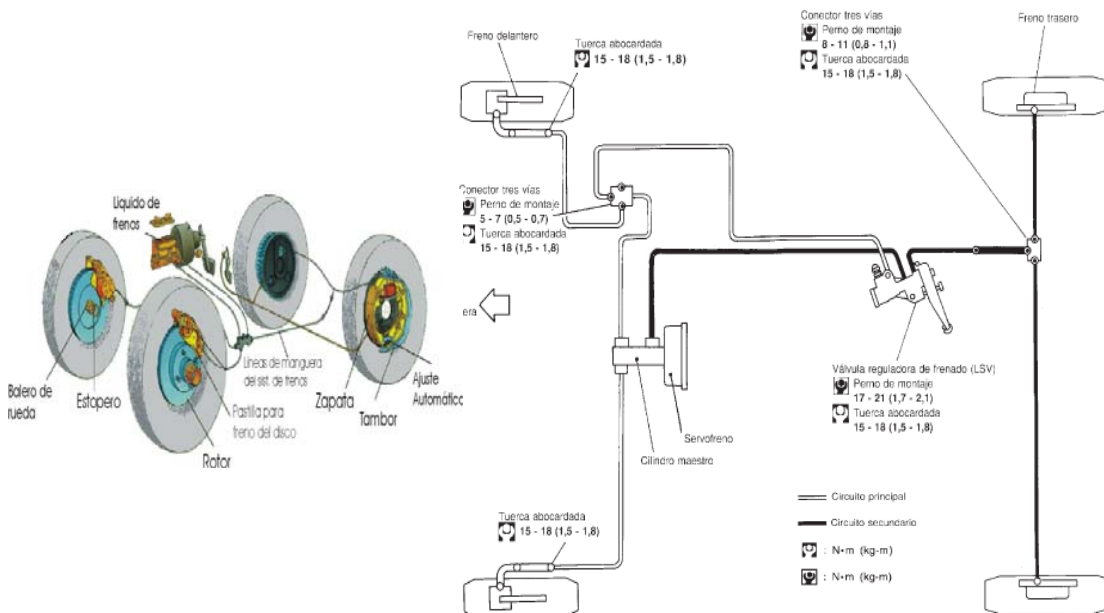


Figura 17 Sistema de Frenos sin ABS y su circuito hidráulico

El objetivo de los sistemas antibloqueo (ABS) es evitar que la rueda se bloquee bajo condiciones de frenada fuerte. Bajo condiciones de frenada normal, el sistema ABS funciona como un sistema estándar. Cuando una o más ruedas tienden a bloquearse durante la frenada, el ordenador del ABS lo detecta y coloca el ABS el sistema en modo antibloqueo.

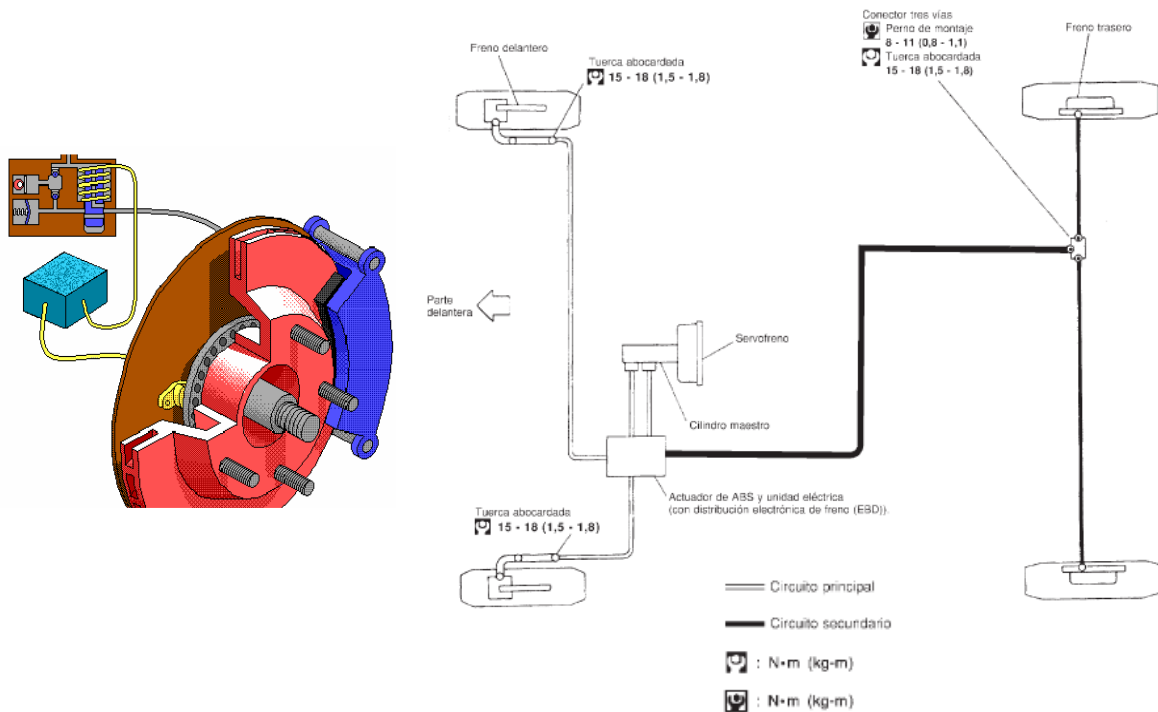


Figura 18 Sistema de frenos con ABS y su circuito hidráulico

#### 4.3.2 SISTEMA DE SUSPENSION

La suspensión tiene como misión que las irregularidades del terreno no lleguen a la carrocería del vehículo o lo hagan lo más disminuidas posible, como se muestra en la figura 19. Para ello, entre las ruedas y el bastidor, se coloca un medio elástico de unión, que se deformará con el peso del vehículo y con la inercia del mismo al elevarse o bajarse como consecuencia de las irregularidades del pavimento

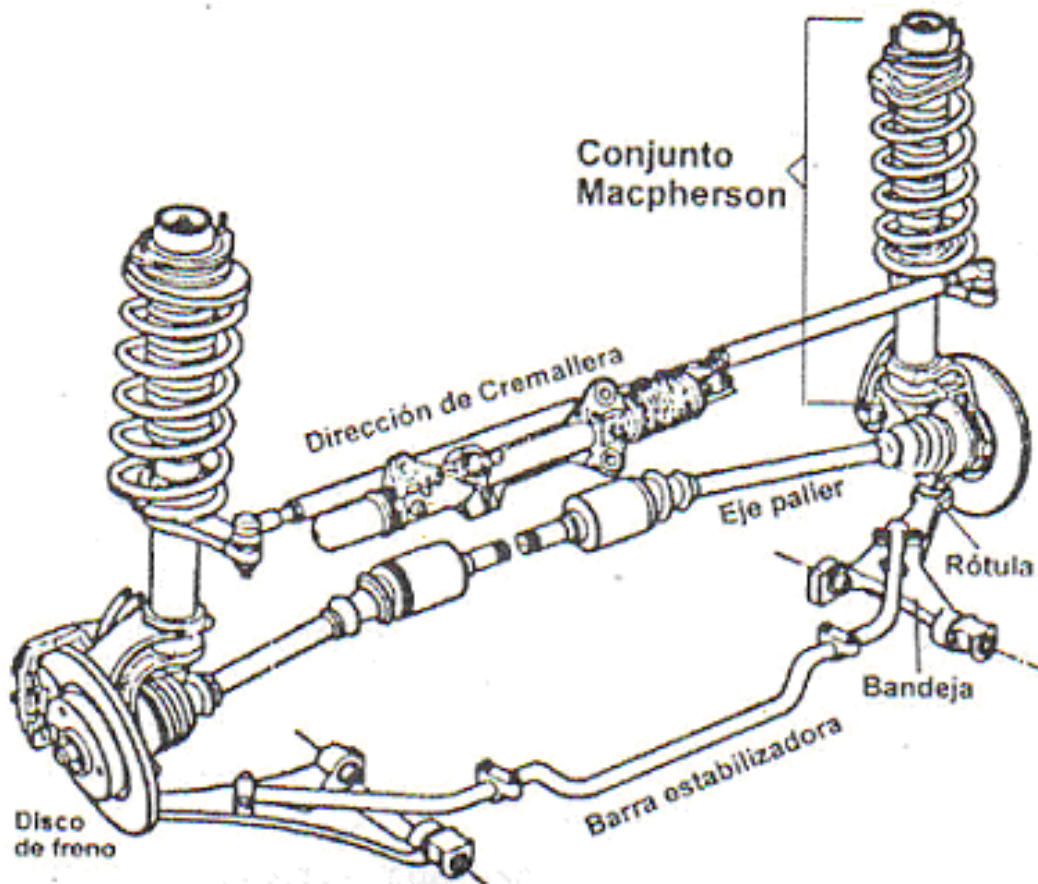


Figura 19 Sistema de suspensión

En efecto, si las ruedas suben o bajan, como consecuencia de las irregularidades del terreno, el medio elástico debe absorber estas irregularidades para que el ascenso o descenso de la carrocería sea el menor posible. Además se evitan las brusquedades por la acción de los amortiguadores.

Se denomina suspensión al conjunto de elementos elásticos que se interponen entre los órganos suspendidos y no suspendidos. Existen otros elementos con misión amortiguadora, como son los neumáticos y los asientos. Los elementos de la suspensión han de ser lo suficientemente resistentes y elásticos para aguantar las cargas a que se ven sometidos sin que se produzcan deformaciones permanentes ni roturas y también para que el vehículo no pierda adherencia con el suelo.

#### 4.3.2.1 COMPONENTES DEL SISTEMA DE SUSPENSION

- a) **Bastidor:** armazón rígido sobre el que van montados todos los elementos de un automóvil, como el motor y todo sus sistema de transmisión.
- b) **Ballestas:** es un tipo de muelle compuesto por una serie de láminas de acero, superpuestas, de longitud decreciente. Actualmente, se usa en camiones y automóviles pesados. La hoja más larga se llama maestra y entre las hojas se intercala una lámina de zinc para mejorar su flexibilidad (figura 20)

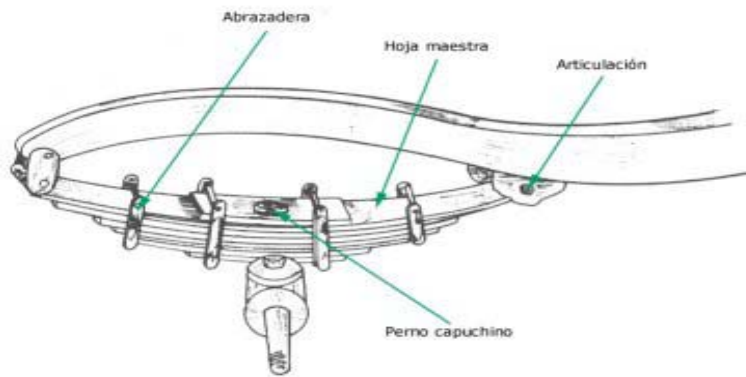


Figura 20 Ballesta

- c) **Muelles:** están formados por un alambre de acero enrollado en forma de espiral, tienen la función de absorber los golpes que recibe la rueda (figura 21)

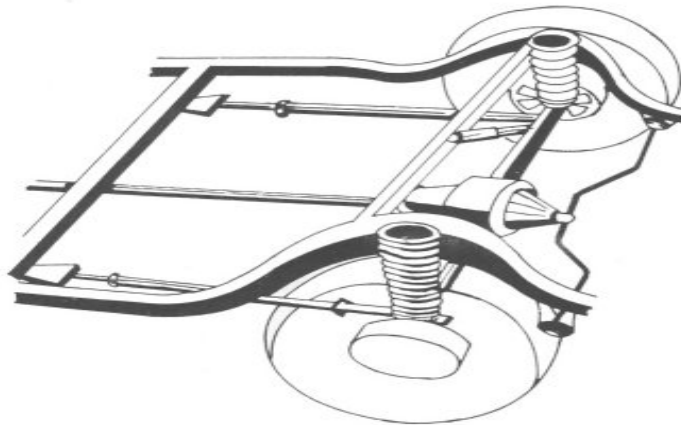


Figura 21 Muelles



- d) **Barra de torsión:** es de un acero especial para muelles, de sección redonda o cuadrangular y cuyos extremos se hallan fijados, uno, en un punto rígido y el otro en un punto móvil, donde se halla la rueda. En las oscilaciones de la carretera la rueda debe vencer el esfuerzo de torsión de la barra.
- e) **Barra estabilizadora:** Es una barra de hierro, que suele colocarse en la suspensión trasera, su misión es impedir que el muelle de un lado se comprima excesivamente mientras que por el otro se distiende.
- f) **Amortiguadores:** tienen como misión absorber el exceso de fuerza del rebote del vehículo, eliminando los efectos oscilatorios de los muelles. Pueden ser de fricción o hidráulicos y éstos últimos se dividen en giratorios, de pistón y telescópicos, siendo éstos últimos los más usados. Ver figura 22
- Tanto un sistema como el otro permiten que las oscilaciones producidas por las irregularidades de la marcha sean más elásticas.

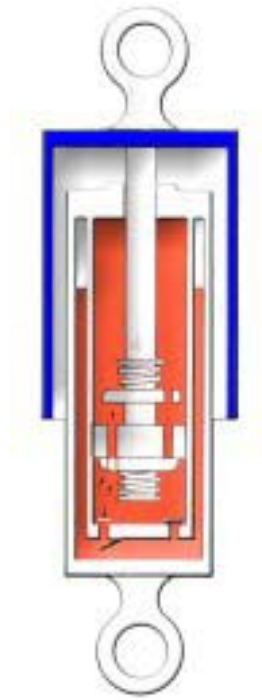


Figura 22 Amortiguador





## b) SUSPENSION DE TRAPECIO ARTICULADO

En este tipo de suspensión, el amortiguador suele montarse dentro de un muelle helicoidal. Un tirante oblicuo, que une el brazo inferior con la carrocería, absorbe las fuerzas de frenado

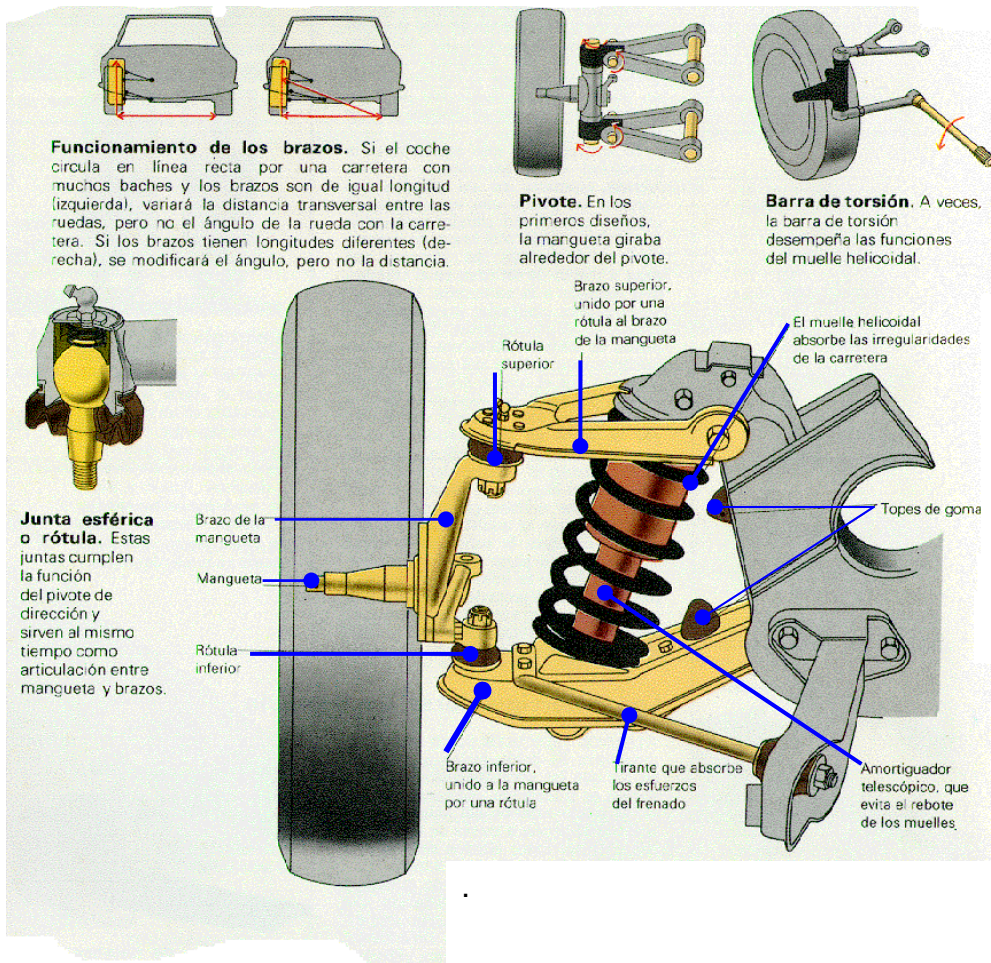


figura 24 Suspensión de trapecio articulado

### 4.3.3 SISTEMA DE DIRECCION

Este sistema es el encargado de dirigir el movimiento del vehículo, con un giro de volante se transmite por medio de un engranaje al mecanismo de dirección teniendo estabilidad, suavidad y seguridad en su funcionamiento. Su construcción debe ser lo bastante robusta y confiable para evitar que el sistema falle.

Los primeros sistemas de dirección eran muy sencillos con un sistema de par rotatorio con el giro del eje delantero completo sobre un pivote, pero este sistema necesita mucho espacio y es inestable, este tipo de dirección sólo se utiliza en remolques.

Los automóviles tienen siempre una dirección en las ruedas delanteras por rotación de muñones, la distancia entre ruedas permanece en los giros prácticamente invariables y el vehículo logra una buena estabilidad de dirección.

Los automóviles tienen siempre la dirección en el eje delantero, hay algunos que tienen dirección en las cuatro ruedas. En las máquinas hay con dirección en las 4 ruedas delanteras o en las ruedas delanteras y traseras, según sea la necesidad de maniobrar en espacios muy reducidos. El conjunto de mecanismos mediante los cuales pueden orientarse las ruedas directrices de un vehículo a voluntad del conductor, se muestra en la figura 25.

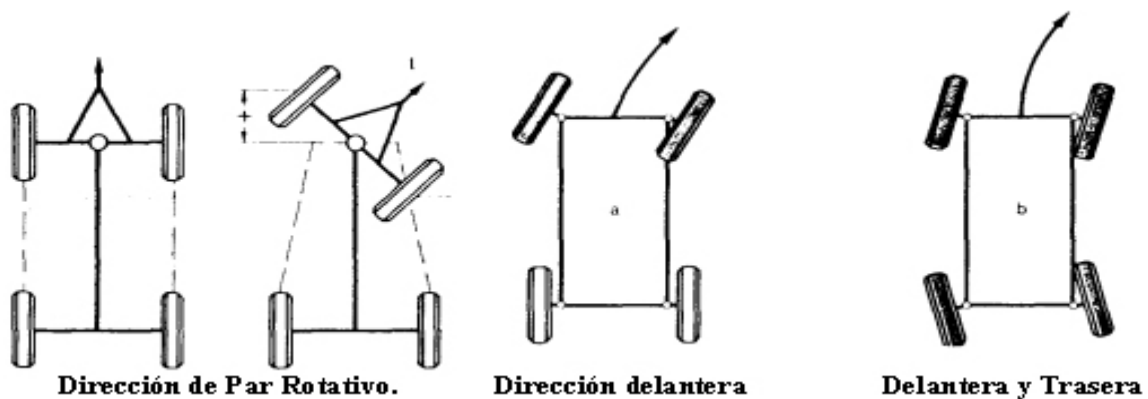


Figura 25 Conjunto de mecanismos para orientar las ruedas directrices de un vehículo

#### 4.3.3.1 COMPONENTES DEL SISTEMA DE DIRECCION

El sistema de dirección está formado por los siguientes elementos y su función:

- **Volante:** permite al conductor orientar las ruedas.
- **Columna de dirección:** transmite el movimiento del volante a la caja de engranajes.
- **Caja de engranajes:** sistema de desmultiplicación que minimiza el esfuerzo del conductor.



- **Brazo de mando:** situado a la salida de la caja de engranajes, manda el movimiento de ésta a los restantes elementos de la dirección.
- **Biela de dirección:** transmite el movimiento a la palanca de ataque.
- **Palanca de ataque:** está unida solidariamente con el brazo de acoplamiento.
- **Brazo de acoplamiento:** recibe el movimiento de la palanca de ataque y lo transmite a la barra de acoplamiento y a las manguetas.
- **Barra de acoplamiento:** hace posible que las ruedas giren al mismo tiempo.
- **Pivotes:** están unidos al eje delantero y hace que al girar sobre su eje, oriente a las manguetas hacia el lugar deseado.
- **Manguetas:** Sujetan la rueda.
- **Eje delantero:** Sustenta parte de los elementos de dirección.
- **Rótulas:** Sirven para unir varios elementos de la dirección y hacen posible que, aunque estén unidos, se muevan en el sentido conveniente.

Los diferentes componentes se muestran en la figura 26

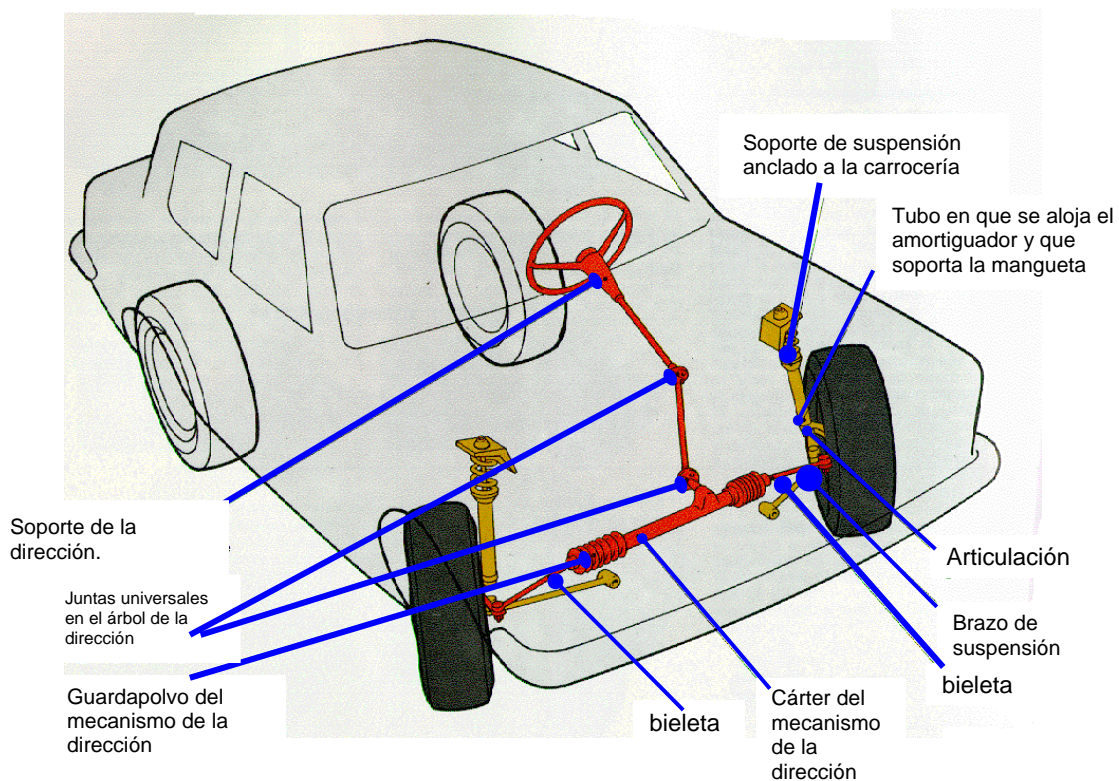


Figura 26 Componentes del sistema de dirección

### 4.3.3.2 CLASIFICACION DE SISTEMAS DE DIRECCION

Los sistemas más conocidos son:

- a) **Por tornillo sin fin:** en cuyo caso la columna de dirección acaba roscada. Si ésta gira al ser accionada por el volante, mueve un engranaje que arrastra al brazo de mando y a todo el sistema

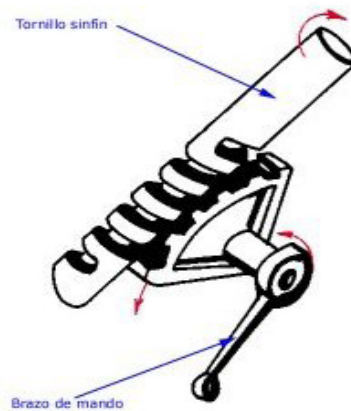


Figura 27 Sistema de dirección por tornillo sin fin

- b) **Por tornillo y palanca:** en el que la columna también acaba roscada y por la parte roscada va a moverse un pivote o palanca al que está unido el brazo de mando accionando así todo el sistema, como se muestra en la figura 28.

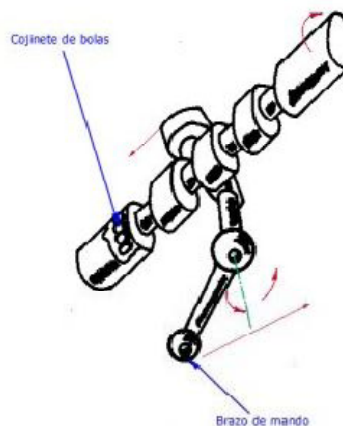


Figura 28 Sistema de dirección por tornillo y palanca

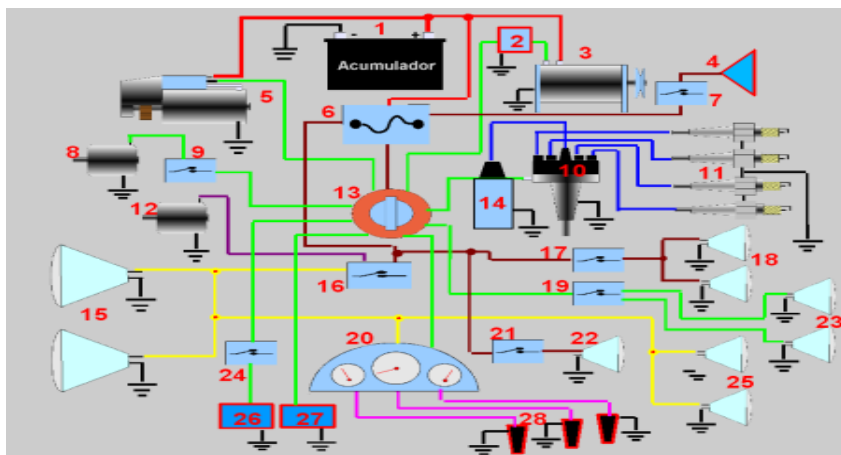
#### 4.3.4 SISTEMA ELECTRICO

El sistema eléctrico del automóvil ha evolucionado desde su surgimiento en gran medida y además, son muchas las prestaciones que pueden aparecer en uno u otro tipo de vehículo, por tal motivo resulta muy difícil, si no imposible, establecer un sistema eléctrico universal para todos.

En la época en la que el generador de corriente directa (dinamo) suministraba la potencia eléctrica, y debido a su limitada capacidad, las partes accionadas eléctricamente se limitaban generalmente al arranque del motor, la iluminación y alguna que otra prestación adicional, pero con el surgimiento del alternador en los años 60s del pasado siglo y su posibilidad de producir grandes potencias, se ha ido dejando a la electricidad la mayor parte del accionamiento de los mecanismos adicionales del vehículo, y han surgido muchos nuevos.

De este modo, hasta la preparación de la mezcla aire-combustible del motor de gasolina se hace de manera eléctrica con el uso del sistema de inyección.

En la figura 29 se presenta un circuito eléctrico lo mas general posible del automóvil de gasolina de serie actual con las prestaciones básicas.



- 1.Acumulador 2.Regulador de voltaje 3.Generador 4. Bocina o claxon 5.Motor de arranque 6.Caja de fusibles
- 7.Interruptor de claxon 8.Prestaciones de potencia que funcionan con el interruptor de encendido conectado y con interruptor propio(vidrios de ventanas, limpiaparabrisas). 9.Representa los interruptores de las prestaciones (8)
- 10.Distribuidor 11.Bujías 12.Representa prestaciones de potencia que funcionan sin el interruptor de encendido (ejemplo: seguros de las puertas, cierre del baúl de equipaje) 13.Interruptor de encendido 14.Bobina de encendido
- 15.Faros de luz de carretera delanteros 16.Interruptor de faros de luz de carretera 17.Interruptor de faros de luz de frenos 18.Luces indicadoras de frenado 19.Interruptor-permutador de faros de vía (intermitentes) 20.Tablero de instrumentos 21.Interruptor de lámpara de cabina 22.Lámpara de cabina 23.Luces de vía (intermitentes)
- 24.Interruptor de prestaciones especiales 25.Luces de carretera traseras 26.Representa las prestaciones especiales que solo funcionan con el interruptor de encendido conectado; ejemplo: radio, antenas eléctricas etc. 27. Sistema de inyección de gasolina 28.Sensores de instrumentos del tablero.

Figura 29 Circuito eléctrico del automóvil de gasolina

Observe que en la figura 29 que los cables conectores aparecen con diferentes colores, cuya aplicación es la siguiente:

- **Rojo:** conexiones directas al acumulador sin protección con fusibles.
- **Marrón:** conexiones alimentadas a través de fusibles de protección. Estos fusibles y sus circuitos correspondientes pueden ser múltiples, aunque en el esquema se representan como uno solo. Cuando la potencia eléctrica lo requiere se utilizan relés relevadores que no han sido representados.
- **Verde:** circuitos alimentados desde el interruptor de encendido. Estos circuitos solo tienen tensión eléctrica cuando el interruptor está conectado. Cuando la potencia eléctrica lo requiere se utilizan relés relevadores que no han sido representados.
- **Azul:** Cables de alta tensión del sistema
- **Violeta:** Circuitos protegidos con fusible, para algunas de las prestaciones adicionales, con interruptor propio. Estos circuitos están alimentados con tensión en todo momento. Cuando la potencia eléctrica lo requiere se utilizan relés relevadores que no han sido representados.
- **Amarillo:** Circuito de iluminación de carretera y tablero de instrumentos. Está protegido con fusibles y alimentado con tensión permanentemente. Tiene su propio interruptor. En algunos casos la permutación de las luces principales de carretera se hace con el uso de relés relevadores, que no han sido representados.
- **Magenta:** Cables a los sensores de los instrumentos del tablero.
- **Negro:** Conexiones a tierra.

#### 4.4 PRACTICAS SOBRE ANALISIS DE VIDRIOS

En relación a los cristales, el problema más común con el que se debe tratar es la comparación de dos muestras de vidrio. Los siguientes son métodos de análisis recomendados:

- a) **Análisis espectrográfico:** es el medio más rápido de comparar dos muestras. Su efectividad en caracterizar una muestra, depende de la presencia de elementos huellas. Esto es debido al hecho de que la similitud de la composición de los vidrios

comerciales y del control de la uniformidad de ingredientes que es mantenida en la manufactura. En ausencia de elementos huellas, puede volverse bastante difícil determinar espectrográficamente si dos muestras de un tipo común de vidrio son idénticas o diferentes en composición por las medidas de las propiedades físicas.

- b) Análisis por la difracción de los Rayos X: se ha afirmado que el análisis de difracción por los rayos X no se limita a las sustancias cristalinas, también pueden obtenerse patrones de difracción de sustancias amorfas y aún de líquidos. A pesar de que el vidrio es un líquido, la configuración de los átomos no está completamente al azar y da como consecuencia que surjan un patrón definido de difracción. Numerosos estudios de patrones de difracción de los rayos X del vidrio han mostrado que tipo de patrón depende de la composición del vidrio. Como método para estudiar la constitución del vidrio, la difracción de los rayos X es secundaria solamente a la medida de sus propiedades físicas. Una comparación de los patrones de difracción de los rayos X de dos muestras puede revelar diferencias que rechazarán la hipótesis de que las muestras son del mismo origen. El método no es forma alguna tan efectivo como el análisis espectrográfico en la comparación de dos muestras de vidrio.
- c) Propiedades físicas: es el método más sensible para determinar pequeñas diferencias en la composición del vidrio. La densidad y el índice de refracción son las dos propiedades más importantes y han sido objeto de un gran número de investigaciones. Curvas de propiedades y de composición se usan como medio de determinar la presencia de compuestos en el vidrio. A pesar de que el análisis espectrográfico revelará los elementos constitutivos del vidrio, no dará información en relación con los compuestos presentes. Es posible para dos vidrios tener los mismos elementos constitutivos vistos espectrográficamente y tener diferente fuente de origen, ya que puede haber presente un número insuficiente de elementos huellas para distinguir dos muestras.

Las propiedades características de un vidrio, dependen no solamente de los elementos constitutivos sino también en la forma en que el vidrio ha sido tratado en su manufactura. Vidrios de composición similar poseen propiedades diferentes que dependen de los tratamientos mecánico y calórico que hayan recibido. Es por esta razón que se le da una



importancia considerable a las propiedades físicas como medio de comparar muestras de vidrio. La medida de estas propiedades tiene la ventaja adicional de requerir un instrumento relativamente barato.

a) Densidad: el método de la flotación es el más adecuado para el problema de comparar la densidad de dos muestras de vidrio. La precisión obtenida es muy grande ya que lo que se mide es una diferencia de densidad y no la densidad absoluta.

b) Índice de refracción: en la manufactura de vidrio para óptica se tiene gran cuidado para mantener control sobre el índice de refracción. En las mejores condiciones el índice no puede ser controlado más allá de un cuarto lugar decimal (diezmilésimo) en sucesivas fusiones del mismo tipo de vidrio. Para obtener vidrio de características ópticas idénticas es necesario que sea del mismo fundido.

Los métodos de inmersión con el microscopio darán resultados precisos hasta una unidad en un tercer lugar decimal. Mayor precisión se obtiene por medio de los refractómetros de Abbe y Pulfrich. Estos métodos requieren que la muestra sea esmerilada y pulida. El espectrómetro es tal vez el medio de medir más preciso el índice. Pero el método requiere una muestra grande y gran cuidado en el pulido y conformado.

Debe mencionarse que en dos vidrios de orígenes independientes puede concebirse que tengan el mismo índice de refracción o la misma densidad, pero es poco probable que puedan tener ambos índice de refracción y densidad iguales.

c) Dispersión: una de las ventajas al determinar el índice de refracción por medio de un refractómetro es la rapidez con la que otra propiedad importante, la dispersión, puede ser medida. Dos vidrios del mismo índice de refracción pueden tener muy diferentes dispersiones. Si  $n$  es el índice de refracción y  $\lambda$  es la longitud de la onda de luz, podemos definir la dispersión como  $dn/d\lambda$ ; esto es una medida de cambio de velocidad de la luz en un medio debido a un cambio de longitud de onda.

## **5.0 ELABORACION DE INSTRUMENTOS**

En base a los componentes de los sistemas estudiados en el capítulo 4, se elaboro una lista con los principales peritajes aplicados en los accidentes de tránsito.

Se evaluó la frecuencia de ocurrencia de fallas con el fin de definir o determinar la información contenida en los formatos de toma de evidencia actuales; en este sentido el instrumento se aplico a una muestra de 21 personas (fiscales); integrado por personal de la Fiscalía General de la República (FGR) y de la sub-dirección de Tránsito Terrestre del área metropolitana de San Salvador.

### **5.1 DISEÑO DE INSTRUMENTO UTILIZADO EN LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACION**

Consta de dos partes; la primera que es un listado por orden de importancia en los diferentes peritajes y la segunda que es la frecuencia de la falla ocasionadora de accidentes de tránsito.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA  
ESCUELA DE INGENIERIA MECANICA

TRABAJO DE GRADUACION: ELABORACION DE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS OBJETIVAS PARA PERITAJE MECANICO EN ACCIDENTES DE TRANSITO

OBJETIVO: Identificar los aspectos que permitan elaborar un instrumento de recogida de indicios o evidencias útiles para el peritaje mecánico.

PARTE I

INDICACION: del listado de peritajes que se presenta, traslade el número correspondiente a cada pregunta

PERITAJES

N°	PERITAJE
1.	El estado del sistema de frenos
2.	El estado del sistema de dirección
3.	El estado del sistema de suspensión
4.	El estado del sistema eléctrico
5.	El estado general de un vehículo
6.	Análisis metalográfico
7.	Análisis de pinturas
8.	Análisis de suelos
9.	Análisis de vidrios
10.	Análisis de las lámparas
11.	Determinación de velocidades
12.	otros



### SISTEMA DE FRENOS

- a) no deja huellas de frenado ..... ( )
- b) deja huellas de frenado ..... ( )
- c) el vehículo se va de lado al frenar ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )

### SISTEMA ELECTRICO

- a) sin luces de carretera (noche) ..... ( )
- b) no funciona el sistema motor – crico (lluvia) ..... ( )
- c) no funcionan las luces de parqueo o vías ..... ( )
- d) el vehiculo se incendia (cortocircuito) ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )

### ANALISIS DE LAMPARAS

- a) El filamento de una lámpara se encontraba energizado en el momento de producirse la ruptura ..... ( )
- b) El filamento que se encontraba energizado era el de la luz baja o luz alta ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )

### DETERMINACION DE LA VELOCIDAD EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

- a) por las huellas dejadas al frenar ..... ( )
- b) por la deformación del material que sufre el impacto ..... ( )
- c) la forma del peralte de la curva ..... ( )
- d) la posición que queda la palanca de la caja de cambios de velocidades ..... ( )
- \_\_\_\_\_ ..... ( )

\_\_\_\_\_ ( )

#### SISTEMA DE SUSPENSION

a) la distancia de frenado aumenta y la frenada se vuelve mas inestable (no funcionaron bien los frenos) ..... ( )

b) los neumáticos se desgastan de forma prematura (no funcionaron bien los frenos) ..... ( )

c) las luces del vehículo pueden deslumbrar a los conductores que se acercan en sentido contrario ..... ( )

\_\_\_\_\_ ( )

#### ANALISIS METALOGRAFICOS

a) rotura de piezas metálicas  
\_\_\_\_\_ ( )

#### ANALISIS DE PINTURAS

a) grado de similitud entre dos pinturas  
\_\_\_\_\_ ( )

#### ANALISIS DE SUELOS

a) grado de similitud entre dos suelos  
\_\_\_\_\_ ( )

#### SISTEMA DE DIRECCION

a) desprendimiento de llanta (s)  
b) desprendimiento de flecha

\_\_\_\_\_ ( )

\_\_\_\_\_ ( )

INDICACION: Del siguiente listado marque con una equis (X), las fallas mecánicas más frecuentes que ocasionan accidentes de tránsito:

Sistema eléctrico ----- ( )

- Sistema de dirección ----- ( )
- Sistema de frenos ----- ( )
- Sistema de suspensión----- ( )
- Eventuales ----- ( )

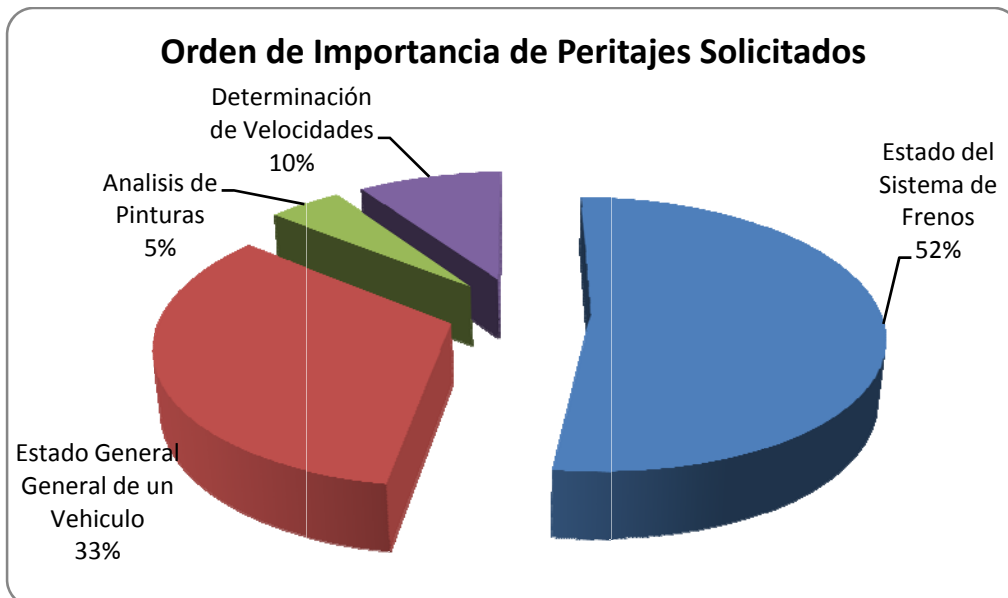
**5.2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECOLECTADA EN BASE AL INSTRUMENTO.**

PARTE I

Del listado de peritajes, responda las preguntas siguientes.

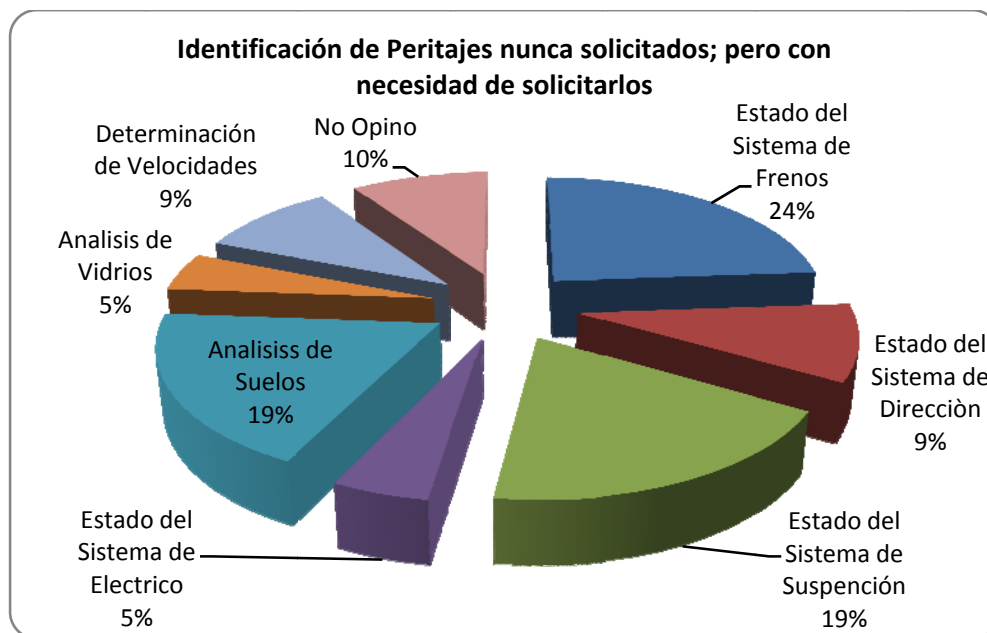
- a) De la lista anterior, escriba el número por orden de importancia de los peritajes que ha solicitado.

Tipos de Peritaje Solicitados	Orden de Importancia
Estado del Sistema de Frenos	52.4
Estado General de un Vehículo	33.3
Análisis de Pinturas	4.76
Determinación de Velocidades	9.52
total	100



b) Escriba los números de los peritajes que nunca haya solicitado; pero que haya identificado la necesidad de solicitarlos.

Identificación de Peritajes nunca solicitados; pero con necesidad de solicitarlos	Valor	Porcentaje
Estado del Sistema de Frenos	5	23.81
Estado del Sistema de Dirección	2	9.52
Estado del Sistema de Suspensión	4	19.05
Estado del Sistema de Eléctrico	1	4.76
Análisis de Suelos	4	19.05
Análisis de Vidrios	1	4.76
Determinación de Velocidades	2	9.52
No Opino	2	9.52
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>100</b>



c) Escriba otros peritajes que no aparecen en el listado; pero los considera útiles.

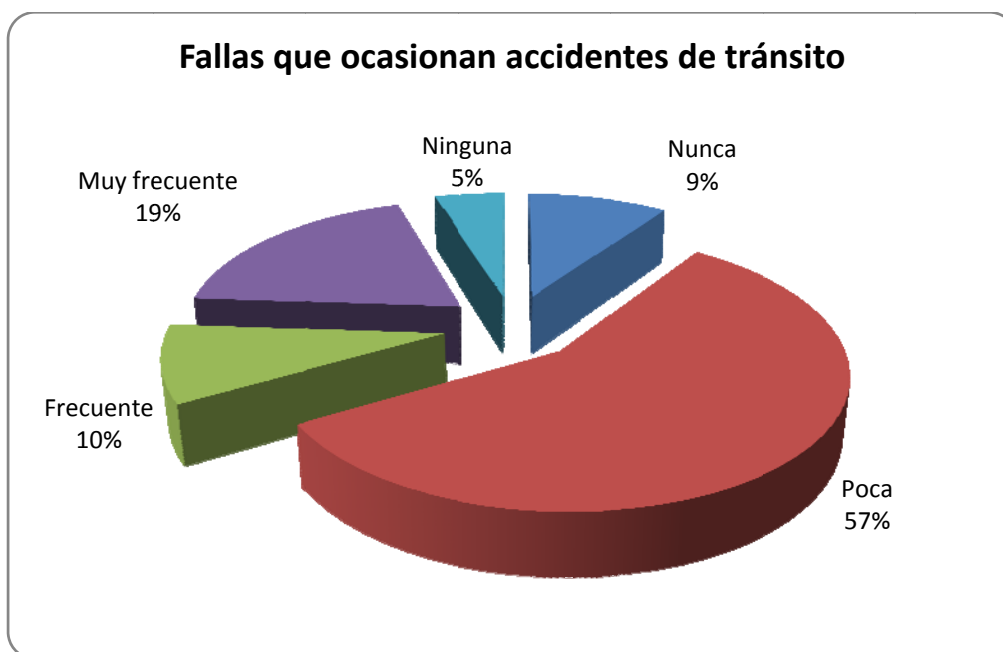
Peritajes Considerados Útiles
Video
Condiciones Climatológicas
Gravado de llantas y peritaje interior en buses
análisis de superficie de rasante
análisis de velocidades



## PARTE II

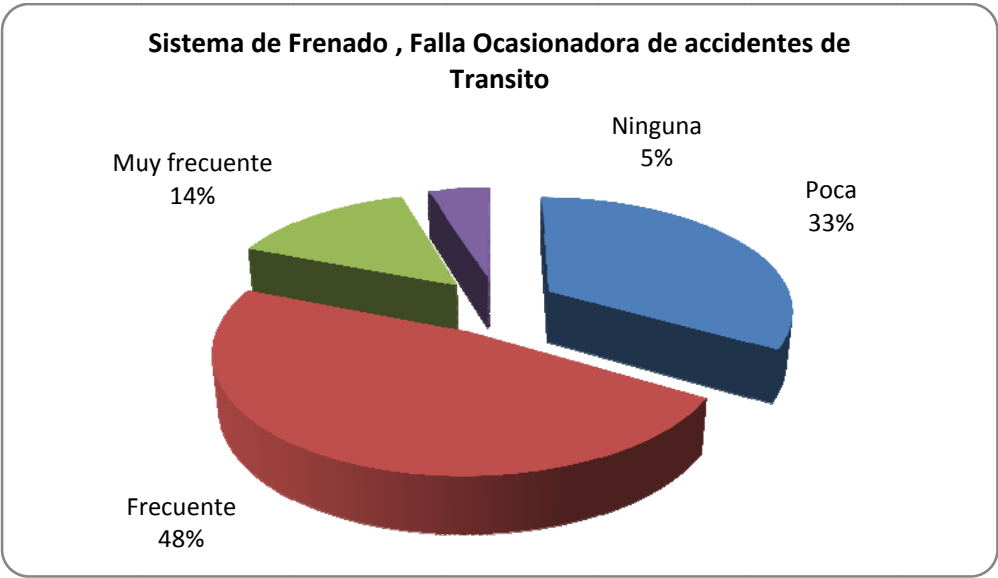
INDICACION: Escriba el número correspondiente a la frecuencia de la falla ocasionadora de accidentes de tránsito, de acuerdo a la siguiente escala de valoración:

Fallas que ocasionan accidentes de tránsito	nunca	poca	frecuente	muy frecuente	Ninguna	Total
a) abertura del capó del vehículo	2	12	2	4	1	21
b) el vehículo derrapa (viraje brusco, arena suelta, combustible derramado, etc)	0	8	6	7	0	21
d) desprendimiento de cardán	3	14	2	1	1	21
c) escriba otras fallas eventuales	0	0	6	4	0	0



## SISTEMA DE FRENOS

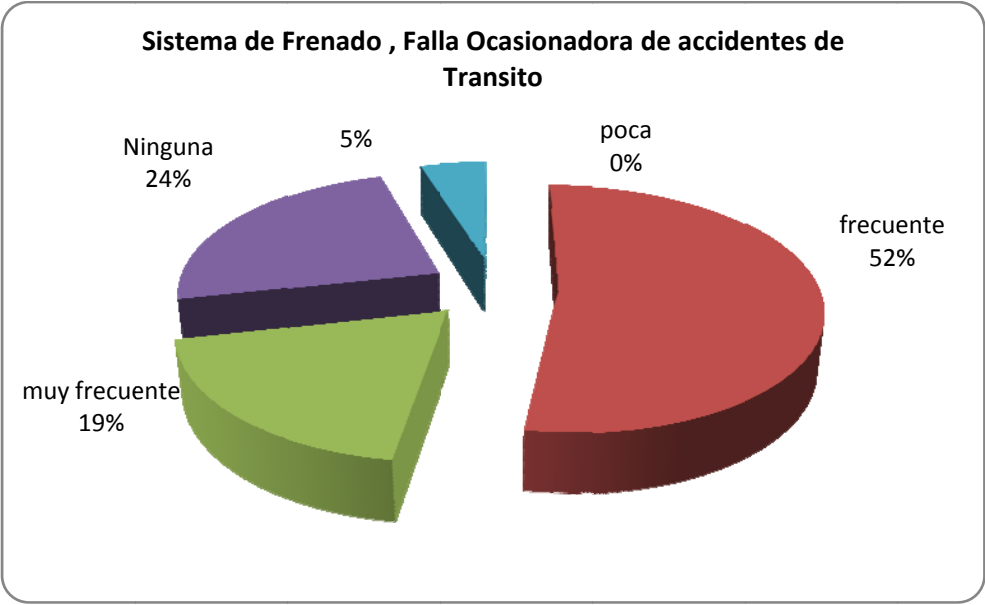
Sistema de Frenos	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) no deja huella de frenado	0	7	10	3	1
b) Deja huella de frenado	0	5	7	8	1
c) el vehículo se va de lado al frenar	0	13	3	4	1



**SISTEMA ELECTRICO**

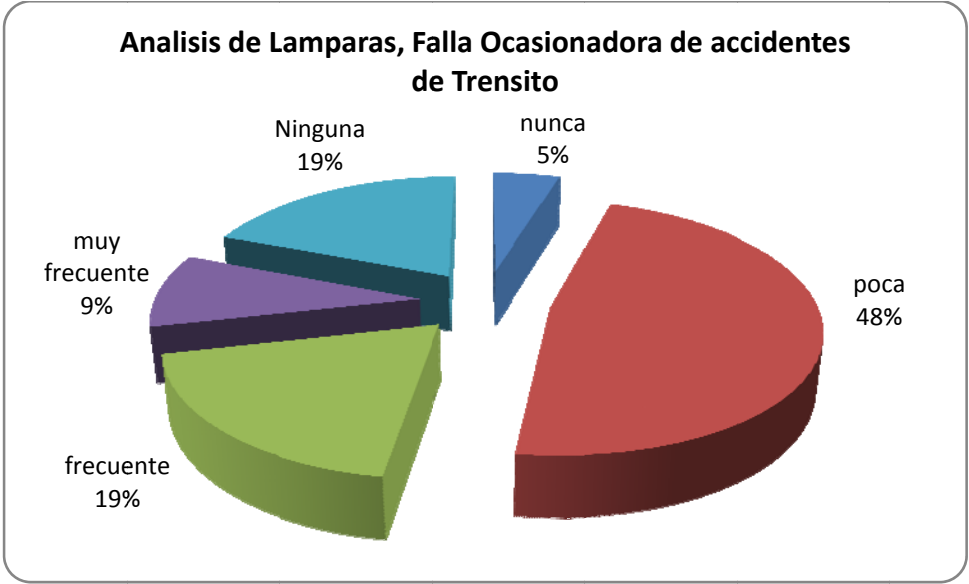
- a) sin luces de carretera (noche)
- b) no funciona el sistema motor- crico(lluvia)
- c) no funcionan las luces de parqueo o vías
- d) el vehículo se incendia (corto circuito)

Sistema Eléctrico	nunca	poca	frecuente	muy frecuente	Ninguna
a) sin luces de carretera(noche)	0	11	4	5	1
b) no funciona el sistema motor- crico (lluvia)	0	10	9	0	2
c) no funcionan las luces de parqueo o vías	6	12	1	0	2
d) el vehículo se incendia (corto circuito)	6	12	1	0	2



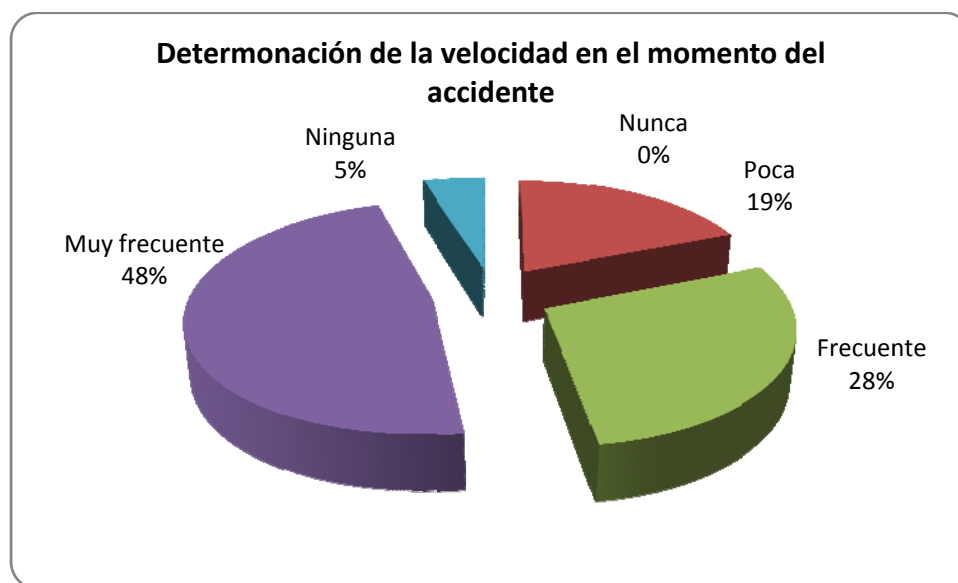
**ANALISIS DE LAMPARAS**

Análisis de lámparas	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) Filamento Energizado al romperse	1	10	4	2	4
b) Filamento energizado luz alta o luz baja	2	10	4	1	4



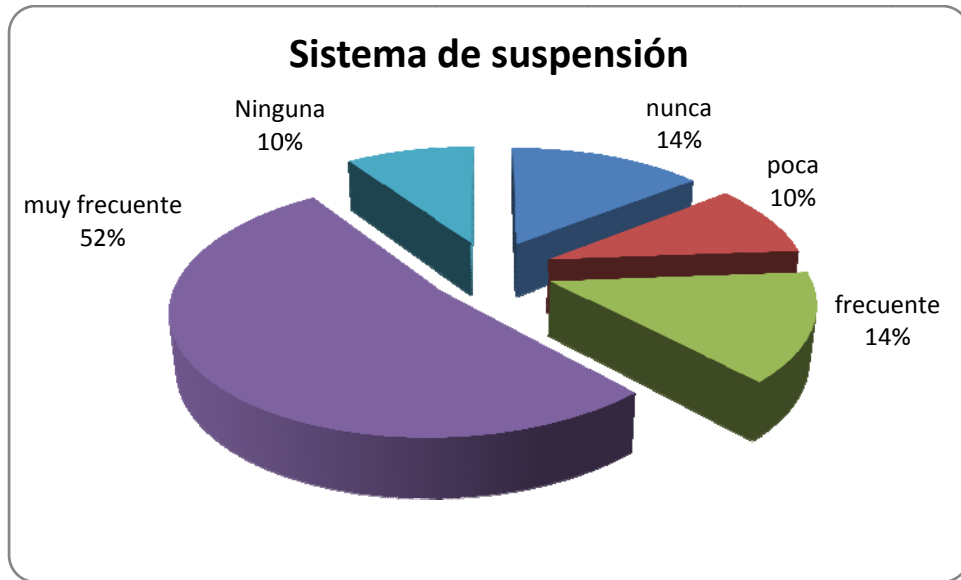
## DETERMINACION DE LA VELOCIDAD EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

Determinación de la velocidad en el momento del accidente	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) por las huellas dejadas al frenar	0	4	6	10	1
b) por la deformación del material que sufre el impacto	2	4	7	6	2
c) la forma de peralte de la curva	3	11	4	1	2
d) la posición que queda la palanca de cambios de velocidades	4	9	7	0	1



## SISTEMA DE SUSPENSIÓN

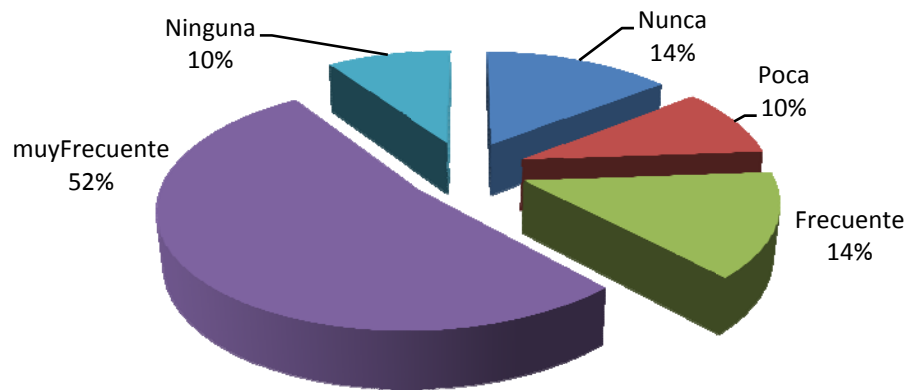
Sistema de suspensión	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) distancia de frenado aumenta y la frenada se vuelve más inestable	3	2	3	11	2
b) los neumáticos se desgastan de forma prematura (no funcionaron bien los frenos)	1	9	8	1	2
c) las luces del vehículo pueden deslumbrar a los conductores en sentido contrario	1	2	14	3	1



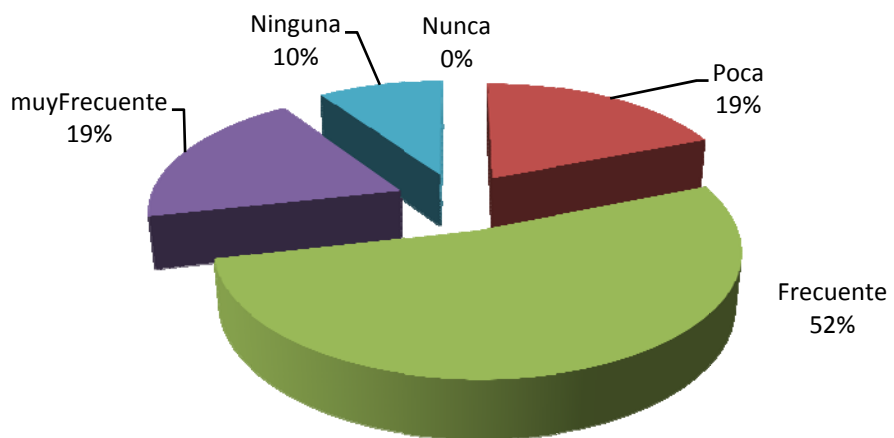
## OTROS ANALISIS

Análisis Metalográfico	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) Rotura de pieza mecánica	3	2	3	11	2
Análisis de pinturas	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) Grado de similitud entre dos pinturas	0	4	11	4	2
Análisis de Suelos	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) Grado de Similitud entre dos suelos	9	8	1	1	2
Sistema de Dirección	Nunca	Poca	Frecuente	Muy frecuente	Ninguna
a) Desprendimiento de llanta(s)	1	11	5	2	2
b) Desprendimiento de Flecha	4	8	7	0	2

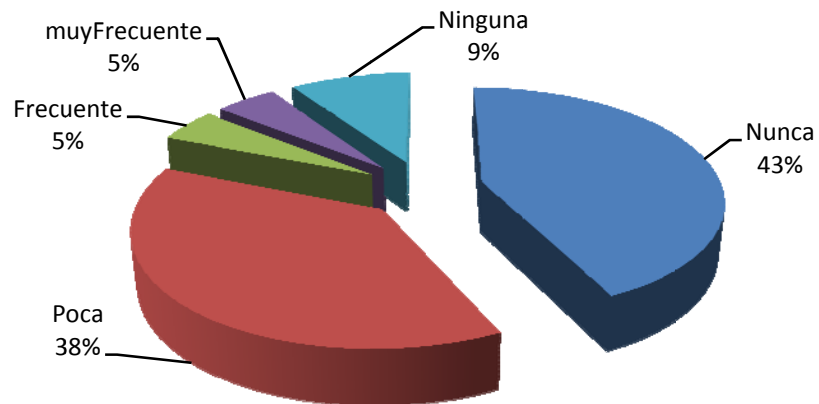
### a) Rotura de pieza mecanica



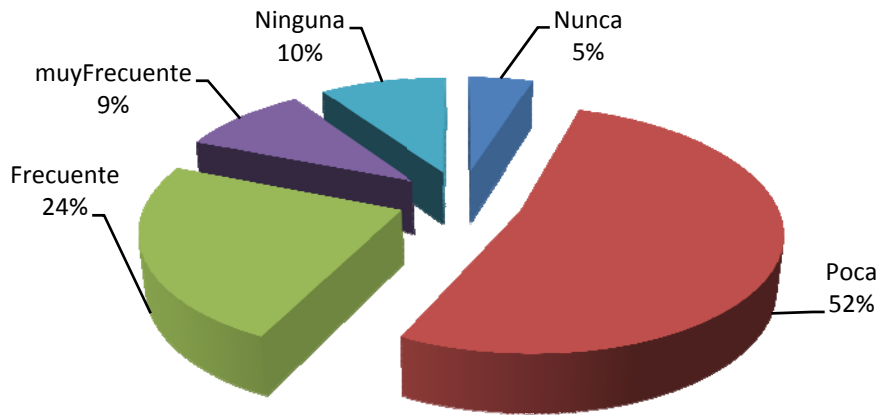
### a) Garado de similitud entre dos pinturas



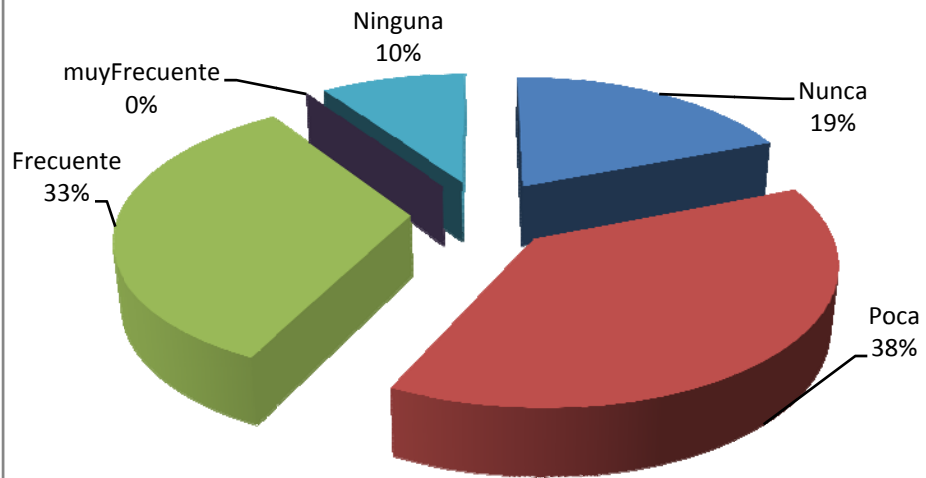
### a) Grado de Similitud entre dos suelos



### a) Desprendimiento de llanta(s)



### b) Desprendimiento de Flecha



## 6.0 PROPUESTA DE MANUAL DE PROCEDIMIENTOS

### MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS PARA PERITAJE MECANICO

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
NOMBRE: FUNCIÓN: FECHA:	NOMBRE: FUNCIÓN: FECHA:	NOMBRE: FUNCIÓN: FECHA:



## CONTENIDO DEL MANUAL

SECCION	TEMA	PAGINA
6.1	INTRODUCCIÓN.....	64
	OBJETIVO Y ALCANCE DEL MANUAL.....	65
6.2	DATOS GENERALES E IDENTIFICACIÓN.....	67
6.3	CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA.....	85
6.4	FORMATOS PARA RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	29
6.5	CONTROL DE MODIFICACIONES.....	106

## INTRODUCCION

El Manual de procedimientos para toma y manejo de evidencias para peritaje mecánico reúne una serie de procedimientos que permitan una eficaz recolección y manejo de evidencias físicas que permitan fortalecer el trabajo investigativo que desarrollan los peritos en el área mecánica automotriz, a fin de deducir y relacionar las condiciones determinantes en un accidente de tránsito.

El Manual de procedimientos para toma y manejo de evidencias para peritaje mecánico, comprende cinco secciones, cada una de las cuales comprende hechos, principios y normas de aplicación en los factores involucrados en un accidente de tránsito.

La entidad responsable del Manual de procedimientos para toma y manejo de evidencias para peritaje mecánico es la Subdirección de Transporte Terrestre, dependencia del Vice ministerio de Transporte de El Salvador.

La revisión, actualización, cambio, corrección o modificación de este manual puede ser en forma total o parcial, siempre y cuando sea registrado el número de edición, de modo que la última edición sea la válida.

**Objetivo:** El objetivo del presente manual es servir como documento básico para la toma y el manejo de evidencias físicas en un accidente de tránsito.

**Alcance:** Este manual será de aplicación en accidentes de tránsito en el que se vean involucrados, todo tipo de vehículo que circule por vías públicas o privadas.

**Responsabilidad:** El responsable del Manual es la Subdirección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil.

**SECCION 6.1**  
**CONTENIDO**

<b>SECCION</b>	<b>TEMA</b>	<b>PAGINA</b>
6.1	DATOS GENERALES E IDENTIFICACIÓN	
6.1.1	CÓDIGO DE DELEGACIÓN	
	CORRESPONDIENTE.....	67
6.1.2	GRAVEDAD DEL ACCIDENTE.....	67
6.1.3	CLASE DE ACCIDENTE.....	67
6.1.3.1	CHOQUE CON.....	68
6.1.3.2	OBJETO FIJO.....	68
6.1.4	LUGAR DEL ACCIDENTE.....	69
6.1.5	FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE.....	69
6.1.6	CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR	
6.1.6.1	AREA.....	70
6.1.6.2	SECTOR.....	70
6.1.6.3	ZONA.....	70
6.1.6.4	DISEÑO.....	71
6.1.6.5	TIEMPO.....	72
6.1.7	CONDUCTORES, VEHICULO, PROPIETARIO	
6.1.7.1	CONDUCTOR.....	72
6.1.7.2	VEHICULO.....	74
6.1.7.3	PROPIETARIO.....	76
6.1.8	CLASE.....	76
6.1.9	SERVICIO.....	77
6.1.10	SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....	77
6.1.11	NACIONALIDAD.....	77

## 6.1 DATOS GENERALES E IDENTIFICACIÓN.

### 6.1.1 CODIGO DE DELEGACIÓN CORRESPONDIENTE.

6.1.1 CODIGO DE DELEGACIÓN								
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Los Organismos de Tránsito en este espacio deben tener pre impreso el nombre de la ciudad o municipio.

### 6.1.2 GRAVEDAD DEL ACCIDENTE

Señale con equis (X) una sola casilla según corresponda la seriedad del accidente así:

- A. Si el accidente presenta muertos y heridos, o los anteriores combinados con daños materiales, la gravedad quedará definida con muertos.
- B. Si el accidente presenta heridos, o heridos y daños materiales, la gravedad quedará definida con heridos.
- C. Si sólo se presentaron daños materiales, la gravedad quedará definida solo daños.
- D. Cuando no se han presentado ni daños materiales ni personales.

Tenga presente que solo debe aparecer un cuadro marcado. El cual se determinara tomando el resultado más grave presentado en el accidente.

6.1.2 GRAVEDAD DEL ACCIDENTE							
CON MUERTOS	<input type="checkbox"/> A	CON HERIDOS	<input type="checkbox"/> B	SOLO DAÑOS	<input type="checkbox"/> C	ILESOS	<input type="checkbox"/> D

### 6.1.3 CLASE DE ACCIDENTE

Marque con equis (X) una sola casilla según corresponda así: choque, atropello, volcamiento, caída de ocupante, incendio u otro, tenga presente que dichas posibilidades corresponden a los casos generales como puede suceder un accidente de tránsito.

Registre únicamente la clase de accidente primario o inicial; el efecto secundario debe indicarse en el croquis. Ejemplo: Si como consecuencia de un choque, alguno o todos los vehículos involucrados se vuelcan, no marque choque y volcamiento simultáneamente, únicamente indique choque.

**Choque.** Es el encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

**Atropello.** Es aquel accidente donde un peatón es inicialmente objeto de un impacto por un vehículo.

**Volcamiento.** Es el hecho primario en el cual el vehículo pierde su posición normal durante el accidente y puede quedar de manera lateral o inversa; en ambos casos se marca Volcamiento.

**Caída de ocupante.** Se refiere a la caída de un pasajero desde un vehículo hacia el exterior o interior del mismo; cerciórese que la caída no sea por el efecto de un choque o Volcamiento.

Tenga presente que solo debe aparecer un cuadro marcado.

**Incendio.** Se refiere a aquellos casos en que el vehículo se incendia sin que exista accidente previo.

**Otro.** Se refiere a aquel accidente no asimilable dentro de las cinco situaciones anteriores, es poco frecuente y cuando su gravedad lo amerite requiere de un informe adicional.

Ejemplo, un vehículo que circula normalmente en la vía y por situaciones ajenas a su voluntad recibe el impacto de un objeto diferente a otro vehículo.

6.1.3. CLASE DE ACCIDENTE		
CHOQUE <input type="checkbox"/>	CAIDA OCUPANTE <input type="checkbox"/>	ATROPELLO <input type="checkbox"/>
INCENDIO <input type="checkbox"/>	VOLCAMIENTO <input type="checkbox"/>	OTRO <input type="checkbox"/>

#### 6.1.3.1 CHOQUE CON

Cuando marque en el numeral 3. **Clase de accidente.** Opción **choque**, establezca contra qué se produjo el mismo, marcando el cuadro correspondiente de las siguientes posibilidades: vehículo, tren, semoviente u objeto fijo.

El termino semoviente se refiere a bienes muebles animales (ganado, equinos, caninos etc.).

6.1.3.1 CHOQUE CON			
VEHÍCULO <input type="checkbox"/>	SEMOVIENTE <input type="checkbox"/>	TREN <input type="checkbox"/>	OBJETO FIJO <input type="checkbox"/>

#### 6.1.3.2 OBJETO FIJO

Cuando el accidente inicial correspondió al numeral 3.1 **choque con objeto fijo**, especifique en esta sección el **tipo de objeto**, marcando el cuadro correspondiente dentro de las posibilidades indicadas.



**6.1.5 FECHA Y HORA**  
 HORAS MINUTOS a.m.   
 p.m.  DIA MES AÑO

L M M J V S D

### 6.1.6 CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

Observe las características generales del lugar donde sucedió el accidente y regístrelas de acuerdo con la clasificación dada:

#### 6.1.6.1 ÁREA

Marque con una equis (x) el cuadro correspondiente si el área es urbana o rural según el caso. Recuerde que debe marcar obligatoriamente uno de los cuadros.

**6.1.6.1 AREA**

URBANA  RURAL

#### 6.1.6.2 SECTOR

Tenga en cuenta si el lugar del accidente está dentro de uno de los sectores indicados continuación:

**Residencial:** cuando está destinado exclusivamente para vivienda.

**Industrial:** cuando está conformado por instalaciones dedicadas a la elaboración o fabricación de productos.

**Comercial:** sector donde se ubican establecimientos destinados a la venta de productos.

Para áreas urbanas, debe marcar por lo menos uno de los cuadros del sector. Para áreas rurales su marcación es opcional según el caso de lo contrario quedara en blanco.

**6.1.6.2 SECTOR**

RESIDENCIAL  INDUSTRIAL  COMERCIAL

#### 6.1.6.3 ZONA

Determine si en el área de influencia del accidente está ubicada dentro de alguna de las siguientes zonas:

**Escolar.** Donde aledañamente haya establecimientos de enseñanza como colegios, escuelas, universidades, etc.



**Militar.** Donde aleatoriamente queden instituciones o dependencias militares.

**Deportiva.** Si existen cerca de ella concentraciones deportivas, parques recreativos o similares.

Su marcación es opcional según el caso.

<b>6.1.6.3 ZONA</b>		
ESCOLAR <input type="checkbox"/>	MILITAR <input type="checkbox"/>	DEPORTIVA <input type="checkbox"/>

#### 6.1.6.4 DISEÑO

Determine el sitio de la vía donde ocurrió el accidente e indíquelo teniendo en cuenta el diseño de la vía (forma como está construida), de acuerdo con las siguientes descripciones:

**Tramo de vía.** En la zona rural, sección de la vía o carretera o atravesada por otra. En zona urbana, es el espacio comprendido entre dos intersecciones.

**Intersección.** Cruce a nivel de dos vías formando ángulos.

**Vía peatonal:** Zona destinada para el tránsito exclusivo de peatones.

**Paso elevado:** Vía superior de un cruce a desnivel.

**Paso Inferior:** Vía inferior de un cruce a desnivel.

**Paso a nivel:** Intercepción a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

**Glorieta:** Intercepción donde no hay cruces directos, sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

**Puente:** Estructura para cruce de ríos, quebradas, depresiones y otros accidentes geográficos o variaciones arquitectónicos.

**Vía troncal:** Vía destinada al tránsito del servicio de transporte masivo.

**Lote o predio:** Interior de un terreno o edificio particular o público destinado o no al estacionamiento de vehículos (garaje, parqueadero, etc.).

**Ciclo ruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Tenga en cuenta que debe marcar obligatoriamente una de las opciones indicadas.

<b>6.1.6.4 DISEÑO</b>				
TRAMO DE VIA <input type="checkbox"/>	INTERSECCIÓN <input type="checkbox"/>	VIA PEATONAL <input type="checkbox"/>	PASO ELEVADO <input type="checkbox"/>	PASO INFERIOR <input type="checkbox"/>
PASO A NIVEL <input type="checkbox"/>	REDONDEL <input type="checkbox"/>	PUENTE <input type="checkbox"/>	VIA TRONCAL <input type="checkbox"/>	LOTE O PREDIO <input type="checkbox"/>

### 6.1.6.5 TIEMPO

Si alguna circunstancia climatológica afecta el sitio en el momento del accidente, seleccione entre las posibilidades que se nombran, la que hayan ocurrido e indíquela marcando los cuadros correspondientes.

<b>6.1.6,5 TIEMPO</b>			
NORMAL <input type="checkbox"/>	LLUVIA <input type="checkbox"/>	VIENTO <input type="checkbox"/>	NIEBLA <input type="checkbox"/>

### 6.1.7 CONDUCTORES, VEHICULO, PROPIETARIO

Para registrar los datos sobre vehículos, conductores y propietarios, se ha dejado la posibilidad en el formato general, de anotar lo correspondiente a dos (2) vehículos. Si en el accidente participan un mayor número de vehículos utilice el formato Anexo

El formulario está distribuido de manera que sobre la parte izquierda y para cada uno de los vehículos involucrados se registre la información correspondiente al conductor, vehículo y propietario, mientras que sobre el costado derecho se indican datos adicionales sobre características de los vehículos. Numere los vehículos participantes sobre la parte izquierda donde dice, en forma vertical, **vehículo N°.** \_\_ teniendo especial cuidado que este número coincida con el asignado al dibujar el croquis. Evite el registro de información dudosa solicitando los documentos correspondientes.

#### 6.1.7.1 CONDUCTOR

##### **PRIMER APELLIDO, SEGUNDO APELLIDO Y NOMBRE.**

Registre los apellidos y el nombre del conductor. Para nombres compuestos y extensos, utilice letras iniciales en lo posible.

Cuando sea imposible identificar al conductor, deje en blanco la parte correspondiente al conductor.

**Identificación N°:** Indique el número del documento con el que se identifica el conductor, escribiendo un dígito en cada una de las casillas asignadas y comenzando de derecha a izquierda. Deje en blanco las casillas sobrantes.

**Nacimiento.** Escriba la fecha de nacimiento del conductor anotando en su orden día, mes y año, teniendo en cuenta que los días van del 01 al 31, los meses del 01 al 12 y el año se indica con los dos últimos dígitos del mismo.

**Sexo.** Defina el sexo del conductor, colocando una equis (x) en la **M** si es masculino o en la **F** si es femenino.

**Dirección domicilio.** Escriba la dirección del sitio donde reside permanente el conductor. En caso que no tenga nomenclatura o esté en zona rural, indique el nombre del sitio.

**Ciudad.** Registre el nombre de la ciudad o municipio donde tiene su residencia permanentemente el conductor.

**Teléfono.** Indique el número telefónico de la residencia del conductor o del lugar donde se le consigue frecuentemente; si no lo tiene, deje en blanco el espacio.

**Muerto o herido.** Si el conductor resulta lesionado indique su estado colocando una (x) en **herido** no importa cuál sea su gravedad, si falleció en el accidente indíquelo con una X en **muerto**.

**Porta licencia.** Indique con una (X) si el conductor porta o no la licencia de conducción en el momento del accidente.

**Licencia de Conducción N°.** Escriba el total de números que van impresos en el anverso de la licencia de conducción y la letra que lo acompaña si existe en la parte superior.

**Categoría.** Indique el número de la categoría impresa en el anverso de la licencia de conducción.

**Restricciones.** Coloque el número de la restricción que aparece en la licencia de conducción. Si no existe deje los espacios en blanco. Si el conductor tiene varias restricciones, escriba la primera y en observaciones indique las demás.

**Expedición o Vencimiento.** Indique con una X según el caso: Expedición o Vencimiento. Escriba el día, mes y año, en caso de existir ambas se deberá indicar la de vencimiento.

**Oficina de tránsito.** Indique el código de la Oficina de Tránsito correspondiente a la oficina que expidió la licencia de conducción, escribiendo un número en cada una de las casillas asignadas.

**Cinturón de seguridad.** Indique si el conductor usaba el cinturón de seguridad en el momento del accidente colocando una (x) en **sí**; de no ser así ponga la equis (x) en **no**.

Tenga en cuenta que se refiere al uso del cinturón y no si el vehículo tiene este dispositivo de seguridad.

**Hospital, clínica o sitio de atención.** Escriba el nombre del hospital, clínica o centro asistencial donde fue atendido o recluso el conductor herido.

**Se llevo a examen de: embriaguez o droga.** Siempre que se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito o si la apariencia o el comportamiento del conductor hace presumir que este ha ingerido licor o droga, debe llevarlo para que se le realice el examen de comprobación exigido legalmente, en cuyo caso coloque una equis (x) en embriaguez o en droga si es para alucinógenos o similares. Deberá llevar a la realización del examen a todos los conductores involucrados en el accidente.

**Casco.** En caso de que el accidente involucre una motocicleta o bicicleta indique si el conductor usaba o no casco de seguridad, colocando una equis (x) en **sí** o **no** según el caso. Para cualquier otro tipo de vehículo no diligencie la parte correspondiente a casco.

6.1.7.1 CONDUCTOR	1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC.	IDENTIFICACIÓN NO.			NACIMIENTO DIA MES AÑO	SEXO M F
DIRECCIÓN		DOMICILIO	CIUDAD	TELEFONO		MUERTO <input type="checkbox"/>	HERIDO <input type="checkbox"/>
						ILESO <input type="checkbox"/>	
PORTA LICENCIA	No. DE LICENCIA	CLASE	RESTRICCIÓN	EXP. DIA	VCTO. MES AÑO	OFICINA DE TRANSITO	CINTURÓN
SI NO							SI NO
HOSPITAL, CLINICA O SITIO DE ATENCIÓN			SE LLEVO EXAMEN DE:			GRADO	CASCO
			EMBRIAGUEZ <input type="checkbox"/>	NEGATIVO <input type="checkbox"/>			SI <input type="checkbox"/>
			DROGA <input type="checkbox"/>	POSITIVO <input type="checkbox"/>			NO <input type="checkbox"/>

### 6.1.7.2 VEHÍCULO.

**Placa.** Escriba las letras y números que conforman la placa o permiso especial con que se identifica el vehículo involucrado, comenzando de derecha a izquierda. Si sobran casillas, déjelas en blanco. Para el caso en que el vehículo no se identifique, deje en blanco la parte correspondiente a los datos del mismo.

**Marca.** Escriba la marca del vehículo según lo descrito en la tarjeta de propiedad. Si ésta es muy extensa, escriba hasta donde sea posible. Para vehículos de marca muy conocida, indique el número de la referencia según la fabrica

**Línea.** Escriba la línea según lo indique la tarjeta de propiedad, tenga en cuenta que esta es la denominación que el fabricante le da a cada marca de sus vehículos. Ejemplo: Megan, Sentra, Corolla.

**Modelo.** Registre el modelo del vehículo en cuatro dígitos.

**Carga Toneladas.** Para los vehículos de carga escriba las toneladas que transportaba en el momento del accidente, para lo anterior tenga en cuenta documentos como: manifiesto de carga, remisiones, facturas y recibos de básculas, en caso de no existir esta documentación escriba las toneladas aproximadas según lo manifestado por el conductor y su experiencia e indíquelo en observaciones.

**N° de pasajeros.** Escriba el número de pasajeros que transportaba el vehículo en el momento del accidente sin contabilizar el conductor, en caso de presentarse sobre cupo o número de sillas instaladas superior al autorizado, describan esto en observaciones.

**Color.** Escriba el color que se indica en la tarjeta de propiedad, de no ser posible escriba el color primario del vehículo.

**Empresa.** Indique en forma resumida el nombre de la empresa a la cual pertenece o está afiliado el vehículo según se indique en la tarjeta de operación o registro de carga.

**Inmovilizado.** Escriba el nombre del patio oficial, taller, paradero o lugar donde se inmovilice el vehículo o su dirección.

**A disposición de.** Si el automotor se inmovilizo escriba a nombre de qué autoridad quedó a disposición.

**Seguro obligatorio.** Si el conductor porta la tarjeta que acredita la adquisición del seguro obligatorio, coloque una equis (x) frente a sí, en caso contrario marque no. Si el conductor manifiesta haber adquirido el seguro y no porta la tarjeta, descríballo en observaciones.

**Póliza Número.** Escriba el número de la póliza de seguro obligatorio que aparece en la tarjeta.

**Vencimiento.** Escriba el día, mes y el año en que vence el seguro obligatorio. El día se indica con los números del 01 al 31 en las dos primeras casillas, el mes se indica con los números del 01 al 12 en las casillas siguientes y el año con las dos últimas cifras en las casillas restantes.

6.1.7.2 VEHÍCULO	PLACA	MARCA	LINEA	MODEL	CARGA EN TON.	No. PASAJEROS
COLOR		EMPRESA		INMOVILIZADO EN:		
SEGURO OBLIGATORIO		POLIZA No.		COMPañIA		VENCIMIENTO
<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO						DIA   MES   AÑO 

### 6.1.7.3 PROPIETARIO

**El mismo Conductor.** Si la persona que conduce el vehículo es la misma que figura en la licencia de tránsito marque con una X en la casilla señalada y deje en blanco el espacio correspondiente al 1er apellido, 2do apellido, nombre e identificación.

**1er apellido, 2do apellido y nombre.** Escriba los dos apellidos y el nombre del propietario si es una persona natural o el nombre resumido de la empresa o compañía a quién figura la licencia de tránsito.

**Documento de identificación.** Escriba según el caso, DUI, Pasaporte

**Identificación N°:** Indique el número del documento que aparece en la licencia de tránsito, escribiendo un dígito en cada una de las casillas asignadas y comenzando de derecha a izquierda. Deje en blanco las casillas sobrantes.

6.1.7.3 PROPIETARIO	1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC	IDENTIFICACIÓN No
<input type="checkbox"/> EL MISMO			

### 6.1.8 CLASE.

Describe la clase del vehículo que se registra en la licencia de tránsito, en caso que no la porte determine la forma exterior que posee cada vehículo y marque el cuadro correspondiente. Si las características del automotor son diferentes de cualquiera de las posibilidades indicadas, marque otro y relaciónelo en el punto de observaciones.

Cuando sea imposible la identificación del vehículo, como los denominados vehículos fantasmas, marque no identificado.

<b>6.1.8 CLASE</b>	1	2		1	2		1	2
BUSETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MOTOCICLETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TRICIMOTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CAMION, FURGON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MAQUINA AGRICOLA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NO IDENTIFICADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CAMIONETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MAQUINA INDUSTRIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	OTROS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MICROBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BICICLETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

### 6.1.9 SERVICIO.

Indique el tipo de servicio que tiene cada uno de los vehículos involucrados marcando el cuadro respectivo según figure en la tarjeta de circulación.

**MODALIDAD ESCOLAR:** se deberá marcar solo si en el momento del accidente se encontraban transportando estudiantes.

<b>6.1.9 SERVICIO</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OFICIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PARTICULAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ESCOLAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PÚBLICO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DIPLOMATICO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

### 6.1.10 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

Para cada uno de los vehículos involucrados, indique la existencia de póliza seguro de responsabilidad civil (contra daños a terceros en accidentes de tránsito), marcando el cuadro al frente de la palabra sí, en caso contrario marque no.

<b>6.1.10 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**NOTA:** Los vehículos que transportan sustancias peligrosas, obligatoriamente deben portar la póliza de este seguro. Cuando le sea posible, registre el número de póliza y la compañía que lo expidió en el punto observaciones.

### 6.1.11 NACIONALIDAD.

Indique la nacionalidad de cada uno de los vehículos involucrados marcando el cuadro respectivo según figure en la licencia de tránsito.

Se entiende por extranjero, cualquier otro vehículo que porte placas de otro país. La nacionalidad para el caso de los vehículos diplomáticos es Salvadoreña aunque su propietario sea una nación extranjera.

<b>6.1.11 NACIONALIDAD</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SALVADORENO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EXTRANJERO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECCION 6.2

### CONTENIDO

SECCION	TEMA	PAGINA
6.2	CARACTERISTICAS DE LA VIA.....	79
6.2.1	GEOMÉTRICAS.....	79
6.2.2	UTILIZACIÓN.....	80
6.2.3	CALZADAS.....	80
6.2.4	CARRILES.....	80
6.2.5	MATERIAL.....	81
6.2.6	ESTADO.....	81
6.2.7	CONDICIONES DE LA VÍA.....	82
6.2.8	CONDICIONES DE ILUMINACIÓN.....	82
6.2.9	CONTROLES DE TRÁNSITO.....	82
6.2.10	CONDICIONES DE VISIBILIDAD.....	21
		83



## 6.2 CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA

Los datos que usted registra en esta sección serán utilizados para determinar la incidencia que puede tener la vía en la ocurrencia del accidente; por tal razón es importante señalar sus características físicas, operativas y complementarias en la forma indicada a continuación.

Si el accidente se produce dentro de un lote o predio, no se debe marcar ninguno de los cuadros del punto 7, ya que el hecho no se produce en una vía.

Las columnas aparecen enumeradas en la parte superior así: **vía 1-2**.

Las casillas de la columna izquierda; serán utilizadas para el análisis de la columna 1 y las de la columna derecha serán utilizadas para el análisis de la vía 2.

Si el accidente ocurre en tramo de vía, vía peatonal, paso elevado, paso inferior, paso a nivel, puente o ciclo ruta; las marcaciones deben efectuarse únicamente en las columnas correspondientes a **vía1**.

Se define como **vía**: la zona de uso público o privado, abierta al público destinada al tránsito de vehículos, personas y animales. Las vías están compuestas por: andenes, calzadas, ciclo rutas, separadores, bermas y demás elementos de espacio público.

Cuando se indique las calzadas de la vía; se deben tener en cuenta el total de calzadas que tiene la vía en donde ocurrió el accidente.

### 6.2.1 GEOMÉTRICAS

Establezca para cada una de las tres alternativas anteriores las características de la vía en el sitio del accidente. Márquelas con una equis (x), según sea el caso.

**A:** recta o curva

**B:** plano o pendiente.

**C:** con bermas o con aceras.

Obligatoriamente debe hacer marcaciones en **A** y **B**, y marque **C** cuando existan bermas o aceras.

6.2.1 GEOMÉTRICAS			VIA 1	VIA 2	6.2.1 GEOMÉTRICAS			VIA 1	VIA 2	6.2.1 GEOMÉTRICAS			VIA 1	VIA 2
<b>A.</b>					<b>B.</b>					<b>C.</b>				
RECTAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PLANO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CON BERMAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
CURVAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PENDIENTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CON ACERAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

### 6.2.2 UTILIZACIÓN.

Defina la utilización que se le está dando a cada una de las vías en el momento del accidente e indique si es de **uno** o **doble sentido y reversible**, es decir; si cambia el sentido de circulación en el momento mismo del accidente o **Ciclo vía** cuando el accidente se presenta estando en la vía o parte de ella funcionando como tal.

6.2.2 UTILIZACIÓN											
		VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2
UN SENTIDO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DOBLE SENTIDO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	REVERSIBLE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CICLO VIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 6.2.3 CALZADAS.

Determine la cantidad de calzadas que tiene la vía o vías y señale esta situación. Marcando el cuadro según tenga una, dos, tres, cuatro o más calzadas; cuando el número de calzadas cambia en el lugar del accidente indique **variable**.

6.2.3 CALZADAS											
		VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2
UNA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TRES	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VARIABLE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
DOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CUATRO O MÁS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

### 6.2.4 CARRILES

Precise el número de carriles que se operan en la calzada o calzadas **donde ocurrió** el accidente, marcando el cuadro correspondiente. Cuando el número de carriles cambie en el lugar del accidente, indique **variable**. Si los carriles no están demarcados, calcule cuantos carriles imaginarios ocuparían la calzada e indique su cantidad, teniendo en cuenta que la dimensión de un carril es de 3.00 metros de ancho.

6.2.4 CARRILES											
		VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2
UNA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TRES	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VARIABLE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
DOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CUATRO O MÁS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					

### 6.2.5 MATERIAL

Determine el material principal con que está construida la superficie de la vía sobre la cual se produjo el accidente y regístrelo. Marcando el cuadro respectivo.

**Asfalto** una superficie hecha con material bituminoso o mezcla asfáltica.

**Concreto** una superficie hecha con mezcla de cemento.

**Afirmado** cuando se utiliza material de relleno como recebo o gravilla.

**Tierra** cuando la superficie es natural, sin agregado alguno.

6.2.5 UTILIZACIÓN											
		VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2
ASFALTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CONCRETO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AFIRMADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TIERRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 6.2.6 ESTADO.

Establezca el estado en que se encuentra la superficie de la vía en el área cercana del sitio en donde ocurrió el accidente y que tenga influencia en el mismo de acuerdo con las posibilidades indicadas en el cuadro siguiente.

**En reparación.** Cuando sobre la vía del accidente se encuentran obreros trabajando sobre la misma o este señalizado que está se encuentra en proceso de mejora o arreglo.

**Hundimientos:** son depresiones por fallas en la base de la vía.

**Derrumbes:** cuando sobre la vía se observa caídas de rocas, tierras u otros elementos.

**Parcheo:** relleno de huecos con material firme que sobresale en la superficie.

**Rizado:** pequeñas ondulaciones consecutivas por falta de adherencia en la superficie.

**Inundada:** estancamientos de agua que cubren parcial o totalmente la vía. En este caso anote en observaciones la altura de dicha inundación.

6.2.6 ESTADO											
		VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2			VIA 1	VIA 2
BUENO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	EN REPARACIÓN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DERRUMBES	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RIZADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CON HUECOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	HUNDIMIENTOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	PARCHEO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	INUNDADA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 6.2.7 CONDICIONES DE LA VIA

Haga conocer las condiciones en que se encuentra la superficie de la vía, estableciendo si esta húmeda, seca o si sobre ella hay alguna clase de material suelto o si hay aceite o agentes físicos que se le parezcan.

6.2.7 CONDICIONES DE LA VIA											
VIA 1		VIA 2		VIA 1		VIA 2		VIA 1		VIA 2	
SECA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	HUMEDA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MATERIAL SUELTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ACEITE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 6.2.8 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN

Determine la existencia y condiciones de la iluminación artificial en el lugar del accidente y señale con una equis (x) la que corresponda.

En caso de que exista iluminación artificial establezca su calidad señalando si es **buena** o si es **mala**.

6.2.8 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN							
A.			B.				
VIA 1		VIA 2		VIA 1		VIA 2	
CON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BUENA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
SIN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	MALA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

### 6.2.9 CONTROLES DE TRANSITO

Determine la presencia de sistemas de control en las diferentes vías al momento de la ocurrencia del accidente y marque con una equis (X) el cuadro correspondiente a cada vía.

**Agente** establecer la presencia del agente de Tránsito o de Policía de carreteras, regulando o controlando el tránsito, en el momento de ocurrir el accidente.

**Semáforo.** Defina la existencia de este en el sitio o zona de influencia del accidente y luego indique su estado y funcionamiento.

**Operando:** aquel que está funcionando normalmente.

**Intermitente:** cuando ofrece intervalos de oscuridad entre cada emisión de luz roja o amarilla.

**Con daños:** cuando funcione deficientemente, tenga vidrios rotos o bombillos fundidos.

**Apagado:** cuando no se aprecien daños físicos, pero no emiten los cambios de luz conocidos.

**Señales.** (Refiérase a señales verticales). Las señales aquí determinadas son algunas de las reglamentarias más comunes. Cuando indique **otra**, debe registrar su código en observaciones y diagramarlas en el croquis.

**Demarcación.** (Refiérase a señales horizontales): En caso de encontrar otra marca vial de incidencia en el accidente y diferentes de las aquí señaladas, indíquela, en **otra**, descríbala en observaciones y diáramela en el croquis.

6.2.9 CONTROLES DE TRANSITO						DEMARCACIÓN		
	VIA 1	VIA 2		VIA 1	VIA 2		VIA 1	VIA 2
AGENTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SENTIDO VIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZONA PEATONAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>SEMÁFORO</b>			NO ADELANTAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LINEA DE PARE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OPERANDO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LINEA CENTRAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INTERMITENTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	OTRA _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LINEA DE BORDE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CON DAÑOS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NINGUNA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	LINEA DE CARRIL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
APAGADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	SENTIDO VIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	OTRA _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>SEÑALES</b>			NO ADELANTAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	REDUCTOR DE VELOCIDAD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PARE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	VELOCIDAD	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NINGUNA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CEDA EL PASO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						
NO GIRE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>						

### 6.2.10 CONDICIONES DE VISIBILIDAD

Determine entre los elementos que se indican, aquel o aquellos que limitaron o restringieron la visual de los conductores involucrados en el momento del accidente. Establezca la existencia de un objeto o elemento distinto a los relacionados marque la casilla otra y descríbala en observaciones diagramándola en el croquis.

**Vehículo estacionado:** es la ubicación de un automotor aparcado en la vía pública. Por diferentes circunstancias entre las cuales podemos citar desperfectos mecánicos, estacionado, o cualquier otro circunstancia.

**Árbol /Vegetación:** es la presencia o mala ubicación de arboles con abundante follaje que impide o reduce la visual del conductor en la vía

**Construcción:** es cuando existen materiales de construcción o andamios dentro de la zona de la vía.

**Caseta:** son construcciones pequeñas ubicadas en los laterales de la vía.

**Avisos o Vallas:** Son estructuras metálicas con fines comerciales.

**Poste:** Estructura de concreto o metal que soporta líneas de conductoras de electricidad o telefónicas ubicadas incorrectamente en la vía.

6.2.10 CONDICIONES DE VISIBILIDAD								
	VIA 1	VIA 2		VIA 1	VIA 2		VIA 1	VIA 2
VEHÍCULO ESTACIONADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CONSTRUCCIÓN O CASETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	POSTE	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARBOL/ VEGETACIÓN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AVISOS O VALLAS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	OTRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## SECCION 6.3

SECCION	TEMA	PAGINA
6.3	TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS.....	86
6.3.1	SISTEMA DE FRENOS.....	86
6.3.1.1	HUELLAS.....	86
6.3.1.2	DERRAPES.....	87
6.3.1.3	OTROS TIPOS DE HUELLA.....	90
6.3.1.4	REVISION DEL SISTEMA DE FRENOS.....	91
6.3.2	SISTEMA ELÉCTRICO.....	92
6.3.2.1	LUCES.....	92
6.3.2.2	CORTO CIRCUITO.....	93
6.3.3	SISTEMA DE DIRECCIÓN.....	94
6.3.4	SISTEMA DE SUSPENSIÓN.....	95
6.3.4.1	LLANTAS	95
6.3.4.2	REVISION DEL SISTEMA DE SUSPENSION.....	96
6.3.5	VIDRIOS.....	97
6.3.6	HUNDIMIENTO Y CORRIMIENTO (CARROCERÍA).....	98
6.3.7	ELEMENTOS METALICOS DE SUJECIÓN, (PERNOS, METALOGRAFÍA).....	100
6.3.8	PINTURA.....	102
6.3.9	FALLAS EVENTUALES.....	103
6.3.10	SUELOS.....	103
6.3.11	CROQUIS.....	104
6.3.1	TESTIGOS.....	105

## 6.3 TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIAS

### 6.3.1 SISTEMA DE FRENOS

Es el sistema del vehículo encargado de transformar la energía del móvil en movimiento en calor, por medio de la fricción entre los elementos de frenado y disipar este calor a la atmósfera.

#### 6.3.1.1 HUELLAS

Huella de Frenado: Identifica el bloqueo de la llanta como maniobra de desaceleración de emergencia sobre una superficie, sobre la cual se ejerce una adherencia máxima y resistencia al desplazamiento longitudinal.

Pueden diferenciarse pues comienzan con una marcación suave, y va oscureciéndose en el sentido de avance (ver figura 30)

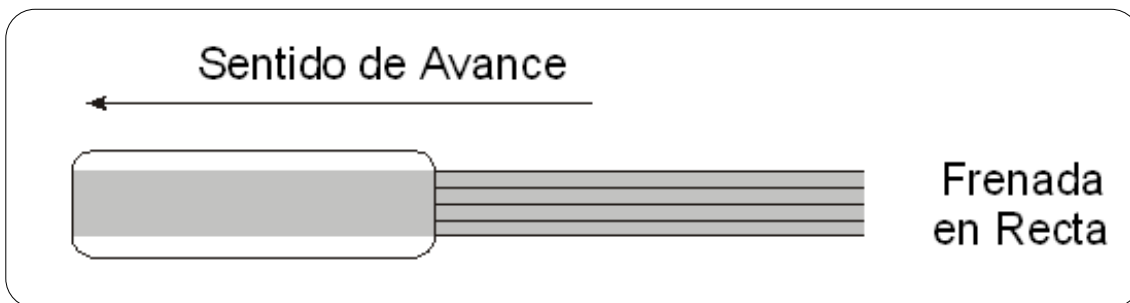


Figura 30, Huella de frenado

Huella de Aceleración: huella que se produce por el patinaje de la llanta por tracción del vehículo sobre superficies con elevada capacidad de adherencia, apreciándose en algunas ocasiones, restos de materiales lanzados en sentido contrario a la marcha del vehículo. Estas huellas serán marcadas únicamente por las llantas de tracción.

Se diferencian de las de frenado, en que comienzan oscuras, y luego se van aclarando en el sentido de avance hasta desaparecer.

### PROCEDIMIENTO PARA LA TOMA DE LA HUELLA DE FRENADO

- a) Identificar el tipo huella de frenado



- b) Marcar en el formato
- c) Identificar y marcar el inicio de la huella
- d) Identificar y marcar el final de la huella
- e) Medir el (los) tramo(s) de huella identificado (s)
- f) Anotar el valor de lo medido
- g) Dibujarlo en el croquis
- h) Si no existe dejarlo en limpio

<b>6.3.1.1 HUELLA</b>	FRENADO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	LONGITUD	m	<input type="text"/>
	ACELERACIÓN	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/>	LONGITUD		<input type="text"/>
	FOTOGRAFIAS	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/>	
ESPECIFIQUE:						<input type="text"/>

### 6.3.1.2 DERRAPES

Se entiende por derrape el fenómeno en virtud del cual el vehículo tiende a deslizar lateralmente porque las ruedas han perdido la adherencia fig. 2.

**Huella de Derrape:** Huellas marcadas por las llantas de un vehículo, el cual se desplaza lateralmente por efecto del bloqueo de las llantas del eje trasero, cuando existe aceite o se encuentra húmeda la superficie de la vía. Igual que la huella de arrastre de llanta, no es posible apreciar el dibujo de la banda de rodadura por las diversas líneas oblicuas que se presentan, por lo que también su ancho puede variar.

En este tipo de huella es importante analizar si al momento del desplazamiento lateral, el vehículo llevaba las llantas girando o bloqueadas, finalizando o iniciando con una huella de frenado.

Los factores que intervienen en el derrape son tres:

- a) El conductor puede ser la causa de un deslizamiento cuando altera bruscamente la velocidad (con un frenazo o una brusca aceleración) o la dirección (con un volantazo) de su vehículo, el cual pierde la adherencia, sobre todo con calzada húmeda o con los neumáticos desgastados.
- b) Los frenos del vehículo, usados de un modo brusco o incontrolado, o mal calibrados, son una de las principales causas del derrape; se pueden bloquear las ruedas. Además, al frenar, el peso del vehículo se va hacia las ruedas delanteras quedando más aligeradas las traseras, que perderán su adherencia, y en consecuencia se bloquearán con mayor facilidad. El vehículo se irá de cola.
- c) La adherencia, de la calzada varía según los materiales empleados en ella.

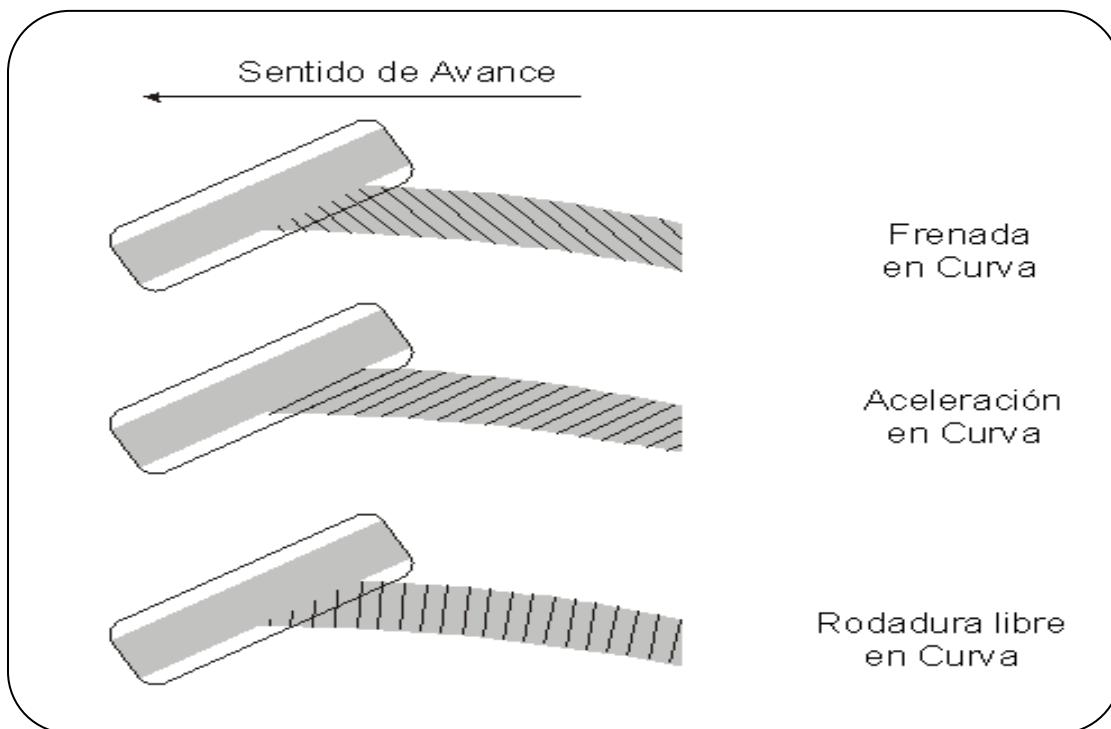
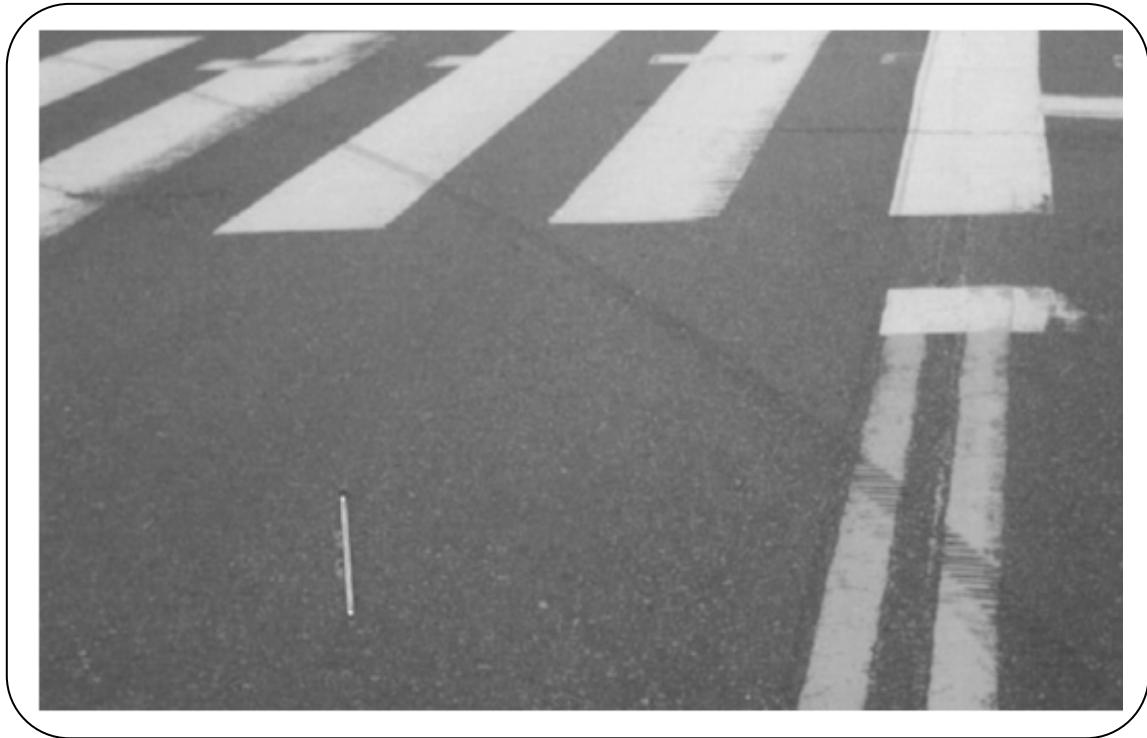


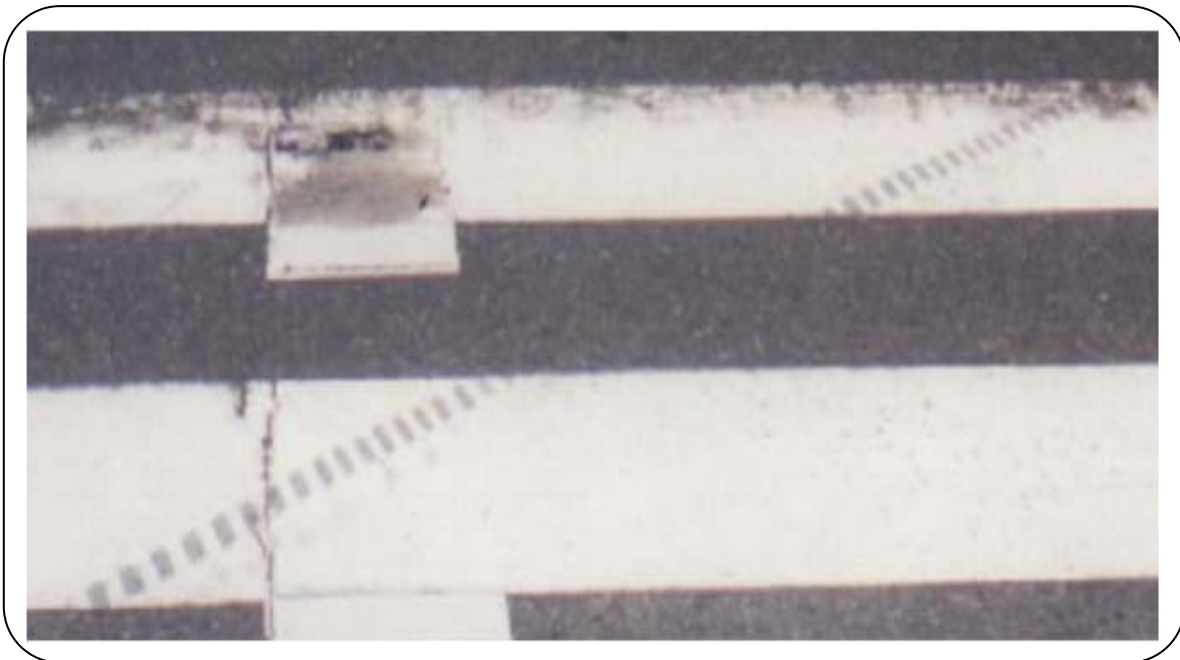
Figura 31, Tipos de derrape

En las figuras 32 y 33 se ilustran ejemplos reales de huellas de derrape



**a) Derrape en zona de curva**

**Figura 32**



**a) Derrape bajo condiciones de rodadura**

**Figura 33**

## PROCEDIMIENTO PARA LA TOMA DE LA HUELLA DE DERRAPE

- a) Identificar el tipo huella de derrape
- b) Marcar en el formato
- c) Identificar y marcar el inicio de la huella
- d) Identificar y marcar el final de la huella
- e) Medir el (los) tramo(s) de huella identificado (s)
- f) Anotar el valor de lo medido
- g) Dibujarlo en el croquis
- h) Si no existe dejarlo en limpio

6.3.1.2 DERRAPES					
ACELERACIÓN EN CURVA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	LONGITUD	m	<input type="text"/>
RODADURA LIBRE	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>
FOTOGRAFIA	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO			
ESPECIFIQUE:	<input type="text"/>				

El diagrama muestra tres tipos de huellas de derrape con flechas que indican el sentido de avance. 1. Frenada en Curva: muestra una huella que se curva hacia adentro. 2. Aceleración en Curva: muestra una huella que se curva hacia afuera. 3. Rodadura libre en Curva: muestra una huella que sigue una trayectoria recta a través de una curva.

### 6.3.1.3 OTROS TIPOS DE HUELLA

**Huella de Arrastre Metálico:** esta clase de huellas son causadas por la estructura de un vehículo u objeto metálico del mismo al realizar fricción o roce con la superficie de la vía, formando diversas líneas y en algunos casos hendiduras.

**Huella de arrastre de llanta:** Son producidas por las ruedas de un vehículo el cual cambia su trayectoria al ser aplicada una fuerza externa en su estructura producto de un impacto.

**Huella de trayectoria:** producida por una rueda sin bloqueo, apreciable en superficies blandas como tierra, arena, barro, grava, entre otros, o por aquellas superficies que se deforman al sobrepaso de un vehículo, dejando marcado el dibujo de la banda de rodadura. Igualmente se pueden observar sobre superficies duras siempre y cuando exista humedad entre las dos superficies.

**Huella de velocidad crítica en curva:** Se presenta cuando un vehículo toma una curva y la velocidad sobrepasa los límites contemplados para el diseño de la vía debido a las diferentes fuerzas que actúan sobre la masa, en estos casos incidiendo la fuerza lateral (fuerza centrífuga). El peso del vehículo se traslada sobre las llantas externas a la curva marcando un dibujo a partir del centro de la banda de rodadura hacia los hombros externos de la llanta, en algunos casos se apreciará una línea delgada en curva, dependiendo de la velocidad de ingreso o de maniobra.

### PROCEDIMIENTO PARA LA TOMA DE OTROS TIPOS DE HUELLA

- a) Identificar el tipo huella
- b) Marcar en el formato
- c) Identificar y marcar el inicio de la huella
- d) Identificar y marcar el final de la huella
- e) Medir el (los) tramo(s) de huella identificado (s)
- f) Anotar el valor de lo medido
- g) Dibujarlo en el croquis
- h) Si no existe dejarlo en limpio.

6.3.1.3 OTROS TIPOS DE HUELLAS									
ARRASTRE METÁLICO	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	LONGITUD	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>	cm.
ARRASTRE DE LLANTA	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	LONGITUD	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>	cm.
DE TRAYECTORIA	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	LONGITUD	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>	cm.
DE VELOCIDAD	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	LONGITUD	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>	cm.
CRITICA EN CURVA	SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>	LONGITUD	<input type="text"/>	m.	<input type="text"/>	cm.

### 6.3.1.4 REVISIÓN DEL SISTEMA DE FRENOS

El bloqueo del sistema de frenos puede suceder por una fuga de aire.

Falla en el sistema de frenos: rompimiento de mangueras, tubería, uniones, falla por desgaste de empaques, calentamiento de empaques o negligencia del conductor.

### **PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE EL SISTEMA DE FRENOS DICHAS POR EL CONDUCTOR**

- a) Marcar lo dicho en el formato
- b) Especificar lo dicho escribiéndolo en el formato
- c) Si no existe dejarlo en limpio

<b>6.3.1.4 REVISIÓN DEL SISTEMA DE FRENOS</b>			
BLOQUEO DEL SISTEMA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	
REVISIÓN EN EL SISTEMA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	
ESPECIFIQUE:	<hr/> <hr/>		

### **6.3.2 SISTEMA ELECTRICO**

El sistema eléctrico del vehículo es todo el conjunto de dispositivos conductores de electricidad que cumplen una función determinada: de carga, encendido, inyección, indicadores, iluminación, control y prestaciones especiales.

#### **6.3.2.1 LUCES**

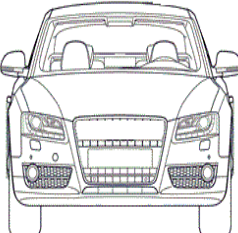
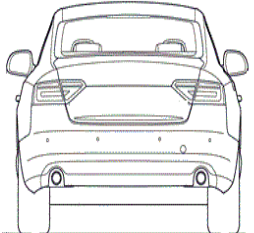
El análisis de las lámparas (faroles, vías, stop, cortesías) es que el efecto de una colisión sobre un filamento es muy diferente si éste está incandescente por estar encendida la lámpara o no.

En efecto, un filamento incandescente se oxida si el cristal se rompe. Aparece con color negro o con colores oscuros, del verde al morado o marrón. Por el contrario, un filamento brillante, no oxidado, es un signo claro de que no se encontraba incandescente cuando se rompió el cristal.

La ruptura del filamento se produce si el filamento no está incandescente, esto es, si está frío. Por el contrario, un filamento incandescente se vuelve más dúctil y como consecuencia de la colisión suele deformarse.

## PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE EL SISTEMA DE LUCES Y LIMPIAPARABRISAS

1. Escribir en el formato lo dicho por el conductor
2. Marcar en el formato
3. Tomar muestra del filamento causante de discusión
4. Verificar la existencia y funcionamiento de los limpia parabrasis
5. Tomar fotografías.
6. Si no hay discusión de conductores dejarlo en limpio

6.3.2 REVISIÓN DE SISTEMA DE LUCES Y LIMPIAPARABRISAS.	
INDIQUE EN EL DIBUJO LAMPARAS DAÑADAS EN EL ACCIDENTE	
COLECTE MUESTRA DE FILAMENTOS	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
REVISIÓN EN LIMPIAPARABRISAS	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
FOTOGRAFIAS	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
ESPECIFIQUE: _____	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>LUCES FRONTALES</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>LUCES TRACERAS</p>  </div> </div>	

### 6.3.2.2 CORTO CIRCUITO

Un corto circuito es un fallo en una línea eléctrica por el cual la corriente eléctrica pasa directamente del conductor activo a fase tierra, producido normalmente por fallos en el aislante de los conductores, que generan presencia de humo dentro del vehículo, lo cual puede constituirse en un elemento distractor para el conductor.

## PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE CORTO CIRCUITO

- a) Si hay discusión de conductores o testigos
- b) Marcar en el formato la existencia de cables conductores quemados
- c) Marcar el área en el formato del conductor quemado

d) Si es otra área escribirla en la especificación

e) Si no hay discusión dejarlo en limpio

**6.3.2.2 REVISION DE SISTEMA ELECTRICO**

CONDUCTORES ELECTRICOS QUEMADOS  SI  NO

AREA DEL VEHICULO  CABINA O INTERIOR  EXTERIOR  AREA DEL MOTOR  OTROS

ESPECIFIQUE:

---

---

### 6.3.3 SISTEMA DE DIRECCION

Este sistema es el encargado de dirigir el movimiento del vehículo, con un giro de manubrio se transmite por medio de un engranaje al mecanismo de dirección, debiendo tener estabilidad, suavidad y seguridad en su funcionamiento.

La estabilidad es la aptitud que tiene un vehículo para mantener la trayectoria solicitada por el conductor, tanto en recta como en curva. Todo esto depende de las características de la suspensión y de los reglajes de la dirección que permitan a los neumáticos tener una menor deformación para poder soportar la superficie del terreno por el que se está circulando, tales como pavimento disperejo, carga mal estibada, viento lateral y la fuerza centrífuga en las curvas.

### PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DEL SISTEMA DE DIRECCIÓN

1. Si hay discusión o indicios de fallas
2. Revisar juego del volante
3. Revisar desgaste de llantas
4. Marcar en el formato
5. Si no hay discusión dejarlo en limpio

**6.3.3 REVISIÓN DE SISTEMA DE DIRECCIÓN** EXISTE JUEGO DEL VOLANTE  SI  NO

DESGASTE DISPAREJO DE LLANTAS  SI  NO

ESPECIFIQUE:

---

---



### **6.3.4 SISTEMA DE SUSPENSION**

La suspensión tiene como misión que las irregularidades del terreno no se transmitan a la carrocería del vehículo o lo hagan lo más disminuidas posible.

Se denomina como suspensión al conjunto de elementos elásticos que se interponen entre los órganos suspendidos y no suspendidos. Existen otros elementos con misión amortiguadora, como llantas y asientos.

#### **6.3.4.1 LLANTAS**

La rueda es el conjunto formado por la llanta (neumático) y el rin, siendo éste el casco metálico sobre el cual va montada la llanta.

El neumático (o llanta) puede llevar dentro una cámara de aire (neumáticos con cámara) o estar constituido sin cámara, siendo en este último caso la misma cubierta exterior la que aprisiona el aire sobre el rin (neumáticos sin cámara). En la figura 34 se ilustran las partes constitutivas de la rueda.

La importancia del análisis de los neumáticos (o llanta) viene dada porque pueden contribuir a la producción del accidente. El estudio de los neumáticos en la escena del accidente se refiere para cada neumático a los siguientes aspectos: su posición en el vehículo, si estaba pinchado o no, si tenía algún agujero visible, si se encontraba, Desllantado, si la llanta estaba deformada y si la rueda podía girar libremente o no

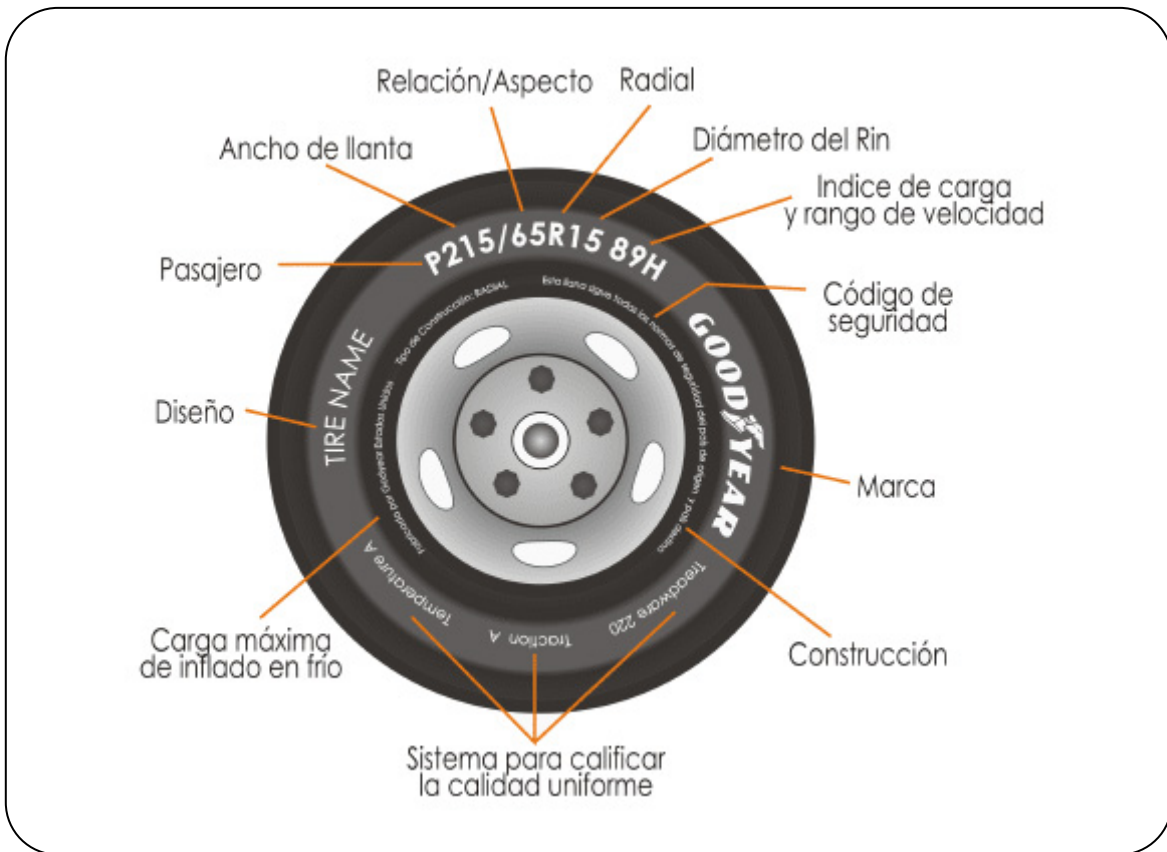


Figura 34 Partes de la Rueda

. Estos datos pueden ser suficientes en la gran mayoría de los accidentes, no obstante, hay otros casos en los que habrá que hacer un estudio más en profundidad, como en las circunstancias siguientes: cuando una rueda se haya separado del vehículo, se haya roto el neumático, el conductor mencione como causante del accidente algún defecto de los neumáticos o que el comportamiento del vehículo indique alguna anomalía en los neumáticos.

#### 6.3.4.2 REVISIÓN DEL SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Los elementos de la suspensión han de ser lo suficientemente resistentes y elásticos para aguantar las cargas a que se ven sometidos sin que se produzcan deformaciones permanentes ni roturas y también para que el vehículo no pierda adherencia con el suelo.

## PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DEL SISTEMA DE SUSPENSIÓN

- a) Si hay discusión o indicios de fallas
- b) Revisar estado de amortiguadores
- c) Marcar en el formato
- d) Si no hay discusión dejarlo en limpio

**6.3.4.2 REVISIÓN DEL SISTEMA DE SUSPENSIÓN**

REVISIÓN DE SUSPENSIÓN     SI     NO   

ESPECIFIQUE:

---

---

### 6.3.5 VIDRIOS

En los accidentes automovilísticos es frecuente que el conductor emprenda la fuga si el carro no ha sido gravemente dañado. En estos casos la prueba es casi imposible, pues testigos presenciales casi nunca pueden identificar el automóvil. Es el laboratorio el que al examinar los indicios que se obtengan, podrán dar los datos que lleven a la identificación de dicho vehículo, por eso, son indicios importantes los vidrios que se recogen en la carretera, pues el examen de ellos puede proporcionar el tipo de cristal de los faroles y con éste, el año y modelo del automóvil que se busca.

Cuando se encuentren fragmentos de vidrio de regular tamaño, éstos deberán unirse con cinta de pegar transparente, con todo cuidado como si se tratara de un rompecabezas. En ocasiones suelen encontrarse fragmentos que llevan gravada la marca del fabricante o la patente y en estos casos es más fácil identificar a que tipo, modelo y año corresponde el automóvil sospechoso. Las casas comerciales que fabrican faroles para automóviles tienen catálogos que pueden consultarse, pues en ellos aparecen los diversos modelos que fabrican.

Cuando se ha logrado determinar a qué tipo corresponde el farol roto, será más fácil limitar la búsqueda del automóvil. Este trabajo será más difícil cuando sólo se encuentren fragmentos minúsculos de vidrio que no permitan determinar a qué unidad corresponden.

Si se encuentra un automóvil sospechoso, entonces podrá hacerse una comparación con los que fueron encontrados en el lugar del accidente. Para evitar confusiones, los fragmentos de vidrio deberán ser cuidadosamente etiquetados.

Los cristales de un farol de automóvil, además de su valor para determinar la responsabilidad, pueden tener también otras claves importantes: algunas veces una parte del empaque que se coloca entre el cristal y el cerco de metal puede encontrarse adherida a un fragmento de vidrio de los que fueron recogidos en el lugar del accidente. La parte restante del empaque habrá quedado en el farol y será fácil demostrar que el fragmento de vidrio encontrado corresponde a dicho farol.

### PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN VIDRIOS

1. Si hay discusión de responsabilidad
2. Recoger fragmentos de vidrios
3. Clasificar los fragmentos
4. Etiquetar los fragmentos
5. Marcar en el formato
6. Escribir en formato de que parte del automóvil son
7. Si no hay muestras de vidrio dejarlo en limpio

<b>6.3.5 VIDRIOS</b>	PARABRISAS DAÑADOS	VIDRIOS LATERALES DAÑADOS	LUCES DAÑADAS
FOTOGRAFIAS	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		
ESPECIFIQUE LAS MUESTRAS DE VIDRIOS:			
_____			
_____			

### 6.3.6 HUNDIMIENTO Y CORRIMIENTO

Hundimiento: Son las deformaciones permanentes de la lámina de la carrocería, las **cuales son productos de pequeños choques con vehículos en movimiento o estáticos**, así como también por objetos inertes. Estos hundimientos por lo regular tienen la forma circular. Se debe especificar exactamente la ubicación, profundidad y diámetro.

Corrimiento: Es cuando la lámina de la carrocería presenta deformación en dirección del movimiento al que viaja el automóvil, al colisionar con otro en movimiento, estacionario u

algún obstáculo en la carretera. Generalmente su aspecto es alargado. Se debe especificar la ubicación, profundidad y longitud. Ya que esto da una idea de la velocidad de los vehículos al momento del impacto.

En las figuras 35 a) y b) se ilustran los tipos de impacto, así como la identificación de la zona de impacto.

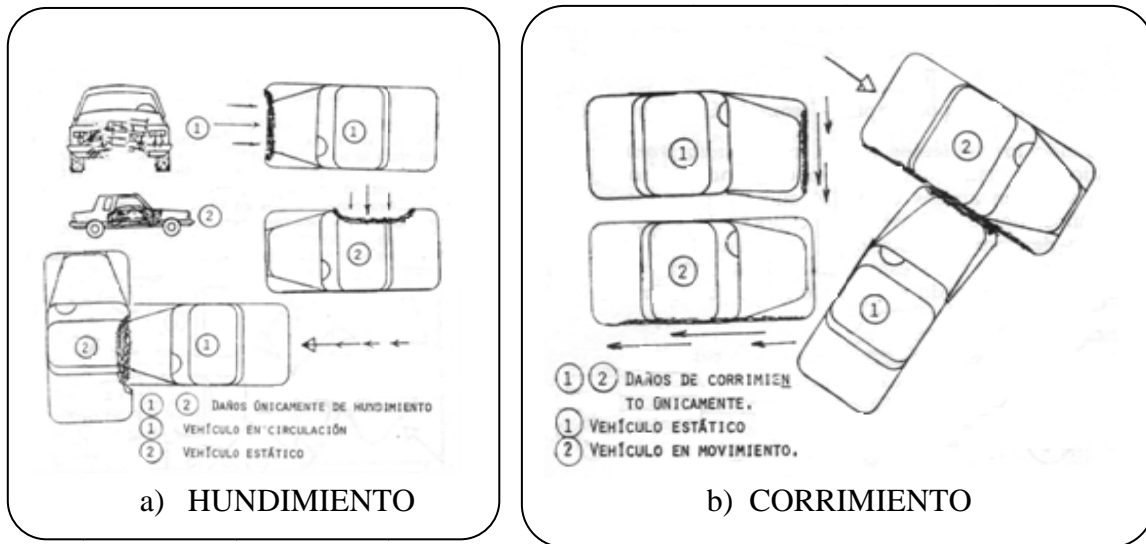


Figura 35 tipos de impacto

Anexar una fotografía para la identificación de la zona de impacto.

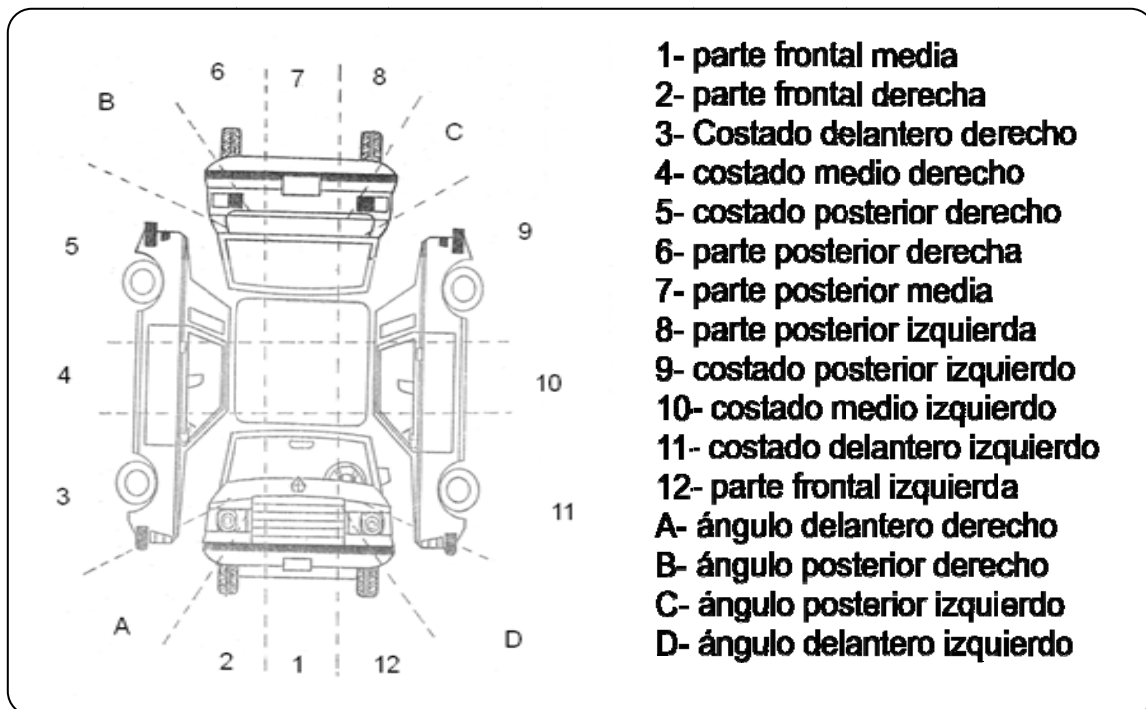
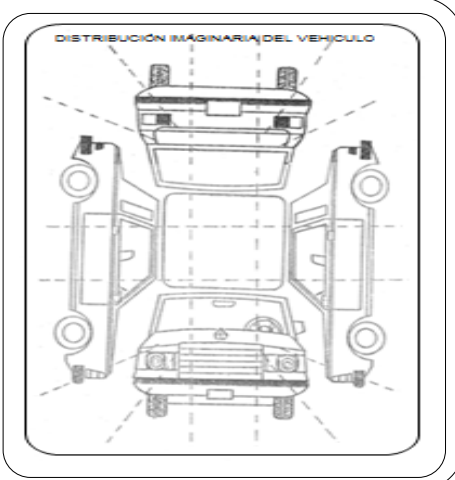


Figura 36 División imaginaria del automóvil para la identificación de área de impacto

## PROCEDIMIENTO PARA LA REVISIÓN DE HUNDIMIENTO Y CORRIMIENTO

- Fotografiar los hundimientos y/o corrimientos en el automóvil
- Marcar en el formato
- Escribir las áreas de los hundimientos y/o corrimientos en el formato
- Si no existen dejar en limpio

6.3.6 HUNDIMIENTO Y CORRIMIENTO	
TIPO DE IMPACTO	HUNDIMIENTO <input type="checkbox"/> CIRRIMIENTO <input type="checkbox"/>
ESPECIFIQUE: AREA(S):	<hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>



El diagrama, titulado "DISTRIBUCIÓN IMAGINARIA DEL VEHICULO", muestra una vista superior de un automóvil con líneas de puntos que indican la distribución de los puntos de impacto o inspección en el techo, las puertas y los laterales del vehículo.

## 6.3.7 ELEMENTOS METALICOS DE SUJECIÓN

Cuando los elementos metálicos de un automóvil fallan estáticamente, es muy frecuente que las mismas presenten grandes deflexiones pues fue sobrepasado el límite de elasticidad, y la pieza se reemplaza antes de que se produzca la rotura. Así pues, la falla estática tiene la ventaja de señalar o “avisar” de su presencia. En cambio, las fallas dinámicas o por fatiga son del tipo de fallas que no proporcionan evidencia, ya que son repentinas y fatales en muchos casos.

El mecanismo de fatiga es uno de los más complejos fenómenos en el estudio de falla en piezas sometidas a la acción de cargas dinámicas, el cual puede aparecer súbitamente y sin aviso previo. Este fenómeno está asociado principalmente a la presencia de patrones de carga dinámicos de tipo cíclico.

Las cargas variables tienen su aplicación prácticamente de forma instantánea, lo cual no deja mucho margen temporal para el acomodamiento, siendo éste el motivo de la separación de los cristales en aquellos lugares donde hay menor cohesión intercrystalina, generando el inicio de una microfisura, la que por el efecto de concentración de tensiones producida por la microentalla crea en esa zona un incremento de tensiones que va aumentando rápidamente la fisura hasta que la sección resistente no puede soportar la carga, produciéndose en ese instante la rotura súbita de la pieza.

La importancia de la recolección de las muestras de elementos metálicos es su utilización en análisis metalográficos que permitan identificar anomalías a nivel microestructural y su contribución en el accidente de tránsito. En la figura 8 se muestran dos fotografías de fracturas reales con patrones de rotura.

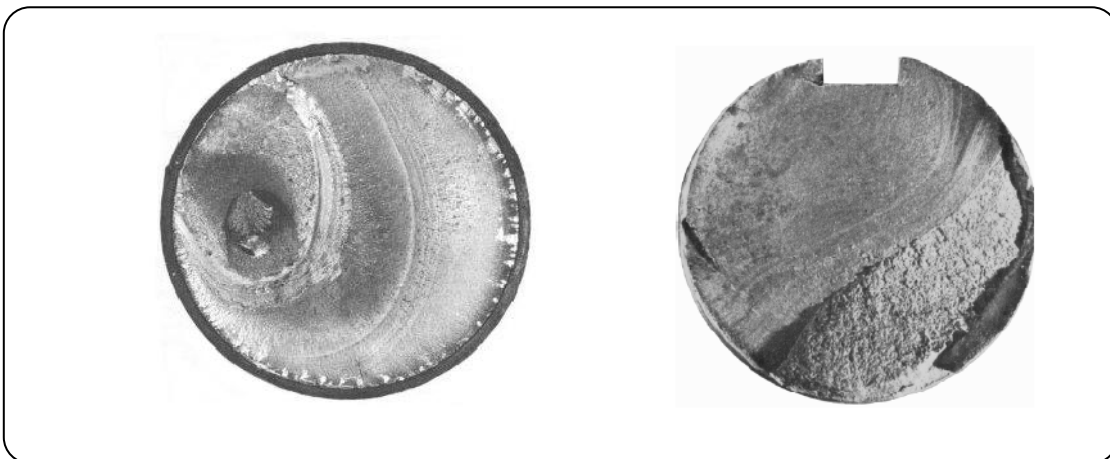


Figura.37 Fracturas en ejes bajo flexión rotativa

### **PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE MUESTRAS DE PINTURA**

- a) Si existen elementos metálicos rotos desprendidos
- b) Tomar muestra desprendida
- c) Etiquetar muestra
- d) Marcar en el formato
- e) Escribir el nombre de la pieza o el área de rotura

f) Fotografiar área

g) Si no existen dejar en limpio

**6.3.7 ELEMENTOS METALICOS DE SUJECIÓN**

MUESTRA METALICA  SI  NO

ESPECIFIQUE:

---

---

### 6.3.8 PINTURA

Las muestras de pintura proporcionan indicios sobre la clase de pintura de un automóvil involucrado en un accidente de tránsito. Las muestras de pintura recolectadas en el lugar del hecho, constituyen excelentes indicios ya que pueden compararse con manchas o residuos encontrados sobre vidrios y materiales de sujeción o el cuerpo del automóvil que se considera sospechoso.

Para evitar confusiones, las muestras de pintura deberán ser cuidadosamente recolectadas y etiquetadas.

**6.3.8 PINTURA**

MUESTRA DE PINTURA  SI  NO

ESPECIFIQUE:

---

---

### PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE MUESTRAS DE PINTURA

1. Si existe discusión de identidad de automóvil
2. Tomar muestra de pintura
3. Etiquetar muestra
4. Marcar en el formato
5. Escribir área de pintura desprendida en el automóvil
6. Si no existe muestra dejar en limpio



### 6.3.9 FALLAS EVENTUALES

En ocasiones, pueden existir otros factores que propicien un accidente de tránsito y que no pueden incluirse en las categorías anteriores, como por ejemplo levantamiento de capó, impacto repentino de objetos sobre el vehículo, etc. Estas son las consideradas fallas eventuales.

#### PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE FALLA EVENTUAL

- a) Si existe discusión de causa de accidente no contemplada anteriormente
- b) Marcar en el formato
- c) Escribir la causa de falla eventual
- d) Si no existe dejar en limpio

**6.3.9 FALLAS EVENTUALES**

FALLA EVENTUAL       SI       NO

ESPECIFIQUE:

---

### 6.3.10 SUELOS

En accidentes de tránsito bajo condiciones especiales (presencia de huellas del neumático en el suelo) si el conductor emprende la fuga, es importante tomar muestras de suelo del lugar del accidente, con objeto de realizar análisis de similitud con muestras recolectadas en el vehículo sospechoso de participar en el hecho.

Anexar una fotografía de la huella para la identificación del grabado de la llanta.

#### PROCEDIMIENTO PARA LA RECOLECCIÓN DE SUELOS

1. Si existe discusión de identidad de automóvil
2. Tomar muestra de suelo
3. Etiquetar muestra
4. Marcar en el formato



incidencia en el accidente y que puedan ayudar a la reconstrucción o análisis del caso por parte de las autoridades pertinentes.

El croquis debe dibujarse siempre, aun cuando se hayan movido los vehículos y víctimas de su posición final, en el sitio quedan elementos, huellas, evidencias físicas y la estructura de la vía con los cuales se deberá realizar el croquis.

Los vehículos movidos, trasladados o que hayan huido del lugar de los hechos no se diagramarán en el croquis, sin embargo, se hará la observación pertinente, de igual manera se procederá con las víctimas que hayan sido retiradas o movidas del lugar de los hechos, a menos que se aprecie claramente la silueta de su posición final.

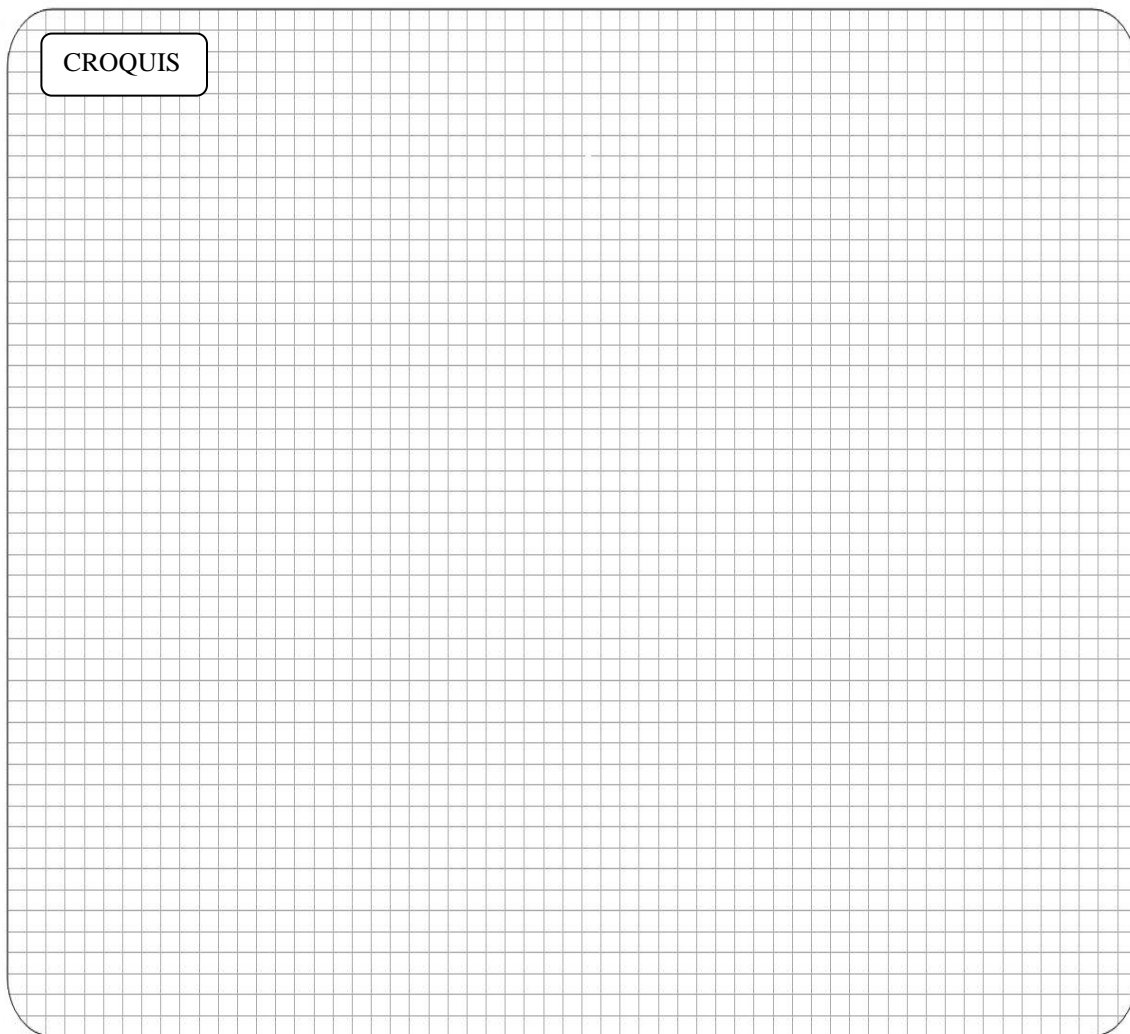


Figura 38 **Croquis**



**6.1.7 CONDUCTORES, VEHÍCULOS, PROPIETARIOS**

**FORMATO No. 1 CONTINUACIÓN**

**VEHICULO NO.** \_\_\_\_\_

<b>6.1.7.1 CONDUCTOR</b>	1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC.	IDENTIFICACIÓN NO.	NACIMIENTO <small>DIA MES AÑO</small>	SEXO <input type="radio"/> M <input type="radio"/> F	
DIRECCIÓN		DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	<input type="checkbox"/> MUERTO <input type="checkbox"/> HERIDO <input type="checkbox"/> ILESO1	
PORTA LICENCIA <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	No. DE LICENCIA	CLASE	RESTRICCIÓN	EXP. <input type="checkbox"/> VCTO. <input type="checkbox"/> <small>DIA MES AÑO</small>	OFICINA DE TRANSITO	CINTURÓN <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
HOSPITAL, CLINICA O SITIO DE ATENCIÓN			SE LLEVO EXAMEN DE:		GRADO	CASCO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO
		<input type="checkbox"/> EMBRIAGUEZ <input type="checkbox"/> NEGATIVO <input type="checkbox"/> DROGA <input type="checkbox"/> POSITIVO				

<b>6.1.7.2 VEHÍCULO</b>	PLACA	MARCA	LINEA	MODELO	CARGA TONELAS	No. PASAJEROS
COLOR		EMPRESA	INMOVILIZADO EN: A DISPOSICIÓN DE:			
SEGURO OBLIGATORIO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	POLIZA No.		COMPANÍA		VENCIMIENTO <small>DIA MES AÑO</small>	

<b>6.1.7.3 PROPIETARIO</b>	1er. APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC	IDENTIFICACIÓN No
EL MISMO CONDUCTOR <input type="checkbox"/>			

**6.1.8 CLASE**

<input type="checkbox"/> BUSETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> MOTOCICLETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> TRICIMOTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> CAMION, FURGON	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> MAQUINA AGRICOLA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO IDENTIFICADO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> CAMIONETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> MAQUINA INDUSTRIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> OTROS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> MICROBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> BICICLETA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**6.1.9 SERVICIO**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> OFICIAL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> PARTICULAR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ESCOLAR	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> PÚBLICO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> DIPLOMATICO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**6.1.10 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/>

**6.1.11 NACIONALIDAD**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> SALVADORENO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> EXTRANJERO

**6.2. CARACTERÍSTICAS DE LA VIA**

**FORMATO No. 2**

**6.2.1 GEOMÉTRICAS**

<b>A.</b>			<b>B.</b>			<b>C.</b>		
RECTAS	VIA 1	VIA 2	PLANO	VIA 1	VIA 2	CON BERMAS	VIA 1	VIA 2
CURVAS			PENDIENTE			CON ACERAS		

**6.2.2 UTILIZACIÓN**

UN SENTIDO	VIA 1	VIA 2	DOBLE SENTIDO	VIA 1	VIA 2	REVERSIBLE	VIA 1	VIA 2	CICLO VIA	VIA 1	VIA 2
------------	-------	-------	---------------	-------	-------	------------	-------	-------	-----------	-------	-------

**6.2.3 CALZADAS**

UNA	VIA 1	VIA 2	TRES	VIA 1	VIA 2	VARIABLE	VIA 1	VIA 2
DOS			CUATRO O MÁS					

**6.2.4 CARRILES**

UNA	VIA 1	VIA 2	TRES	VIA 1	VIA 2	VARIABLE	VIA 1	VIA 2
DOS			CUATRO O MAS					

**6.2.5 MATERIAL**

ASFALTO	VIA 1	VIA 2	CONCRETO	VIA 1	VIA 2	AFIRMADO	VIA 1	VIA 2	TIERRA	VIA 1	VIA 2
---------	-------	-------	----------	-------	-------	----------	-------	-------	--------	-------	-------

**6.2.6 ESTADO**

BUENO	VIA 1	VIA 2	EN REPARACIÓN	VIA 1	VIA 2	DERRUMBES	VIA 1	VIA 2	RIZADO	VIA 1	VIA 2
CON HUECOS			HUNDIMIENTOS			PARCHEO			INUNDADA		

**6.2.7 CONDICIONES DE LA VIA**

SECA	VIA 1	VIA 2	HUMEDA	VIA 1	VIA 2	MATERIAL SUELTO	VIA 1	VIA 2	ACEITE	VIA 1	VIA 2
------	-------	-------	--------	-------	-------	-----------------	-------	-------	--------	-------	-------

**6.2.8 CONDICIONES DE ILUMINACIÓN**

<b>A.</b>			<b>B.</b>		
CON	VIA 1	VIA 2	BUENA	VIA 1	VIA 2
SIN			MALA		

**6.2.9 CONTROLES DE TRANSITO**

AGENTE	VIA 1	VIA 2	SENTIDO VIAL	VIA 1	VIA 2	<b>DEMARCACIÓN</b>	VIA 1	VIA 2
<b>SEMÁFORO</b>			NO ADELANTAR			ZONA PEATONAL		
OPERANDO			VELOCIDAD			LINEA DE PARE		
INTERMITENTE			OTRA _____			LINEA CENTRAL		
CON DAÑOS			NINGUNA			LINEA DE BORDE		
APAGADO			SENTIDO VIAL			LINEA DE CARRIL		
<b>SEÑALES</b>			NO ADELANTAR			OTRA _____		
PARE			VELOCIDAD			REDUCTOR DE VELOCIDAD		
CEDA EL PASO						NINGUNA		
NO GIRE								

**6.2.10 CONDICIONES DE VISIBILIDAD**

VEHÍCULO ESTACIONADO	VIA 1	VIA 2	CONSTRUCCIÓN O CASETA	VIA 1	VIA 2	POSTE	VIA 1	VIA 2
ARBOL VEGETACIÓN			AVISOS O VALLAS			OTRA _____		

**6.3 TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIA**

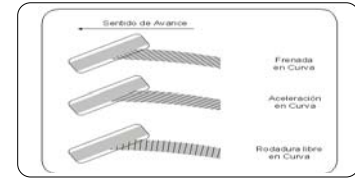
**FORMATO No. 3**

**6.3.1.1 HUELLAS**

HUELLA DE FRENADO	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
HUELLA DE ACCELERACIÓN	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
FOTOGRAFÍAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	ESPECIFIQUE: _____		

**6.3.1.2 DERRAPES**

ACCELERACIÓN EN CURVA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
RODADURA LIBRE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
FOTOGRAFIA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	ESPECIFIQUE: _____		



**6.3.1.3 OTROS TIPOS DE HUELLAS**

ARRASTRE METÁLICO	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
ARRASTRE DE LLANTA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
DE TRAYECTORIA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
DE VELOCIDAD	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm
CRITICA EN CURVA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LONGITUD	m	cm

**6.3.1.4 REVISIÓN DEL SISTEMA DE FRENOS**

BLOQUEO DE SISTEMA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
REVISIÓN DEL SISTEMA	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>

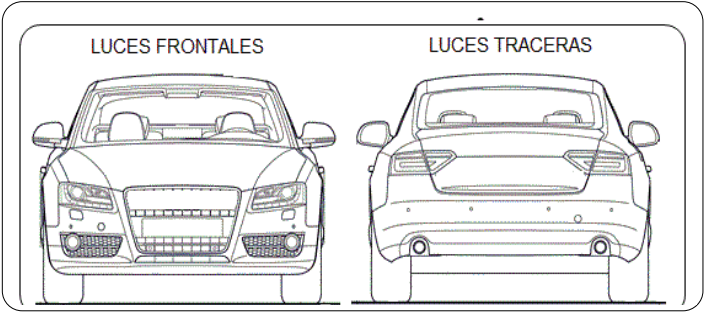
ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_

**6.3.2 REVISIÓN DE SISTEMA DE LUCES Y LIMPIAPARABRISAS.**

INDIQUE EN EL DIBUJO LAMPARAS DAÑADAS EN EL ACCIDENTE

COLECTE MUESTRA DE FILAMENTOS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
REVISIÓN EN LIMPIAPARABRISAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
FOTOGRAFÍAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_



**6.3.2.2 REVISIÓN DE SISTEMA ELECTRICO**

CONDUCTORES ELECTRICOS QUEMADOS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>		
AREA DEL VEHICULO	CABINA O INTERIOR <input type="checkbox"/>	EXTERIOR <input type="checkbox"/>	AREA DEL MOTOR <input type="checkbox"/>	OTROS <input type="checkbox"/>

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_

**6.3.3 REVISIÓN DE SISTEMA DE DIRECCIÓN**

EXISTE JUEGO DEL VOLANTE	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
DESGASTE DISPAREJO DE LLANTAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_

**6.3.4.2 REVISIÓN DE SISTEMA DE SUSPENSIÓN**

SE OBSERVAN DAÑOS EN SISTEMA DE SUSPENSIÓN  SI  NO

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_

**6.3.5 VIDRIOS**

PARABRISAS DAÑADOS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	VIDRIOS LATERALES DAÑADOS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	LUCES DAÑADAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
FOTOGRAFÍAS	SI <input type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	ESPECIFIQUE LAS MUESTRAS DE VIDRIOS: _____					

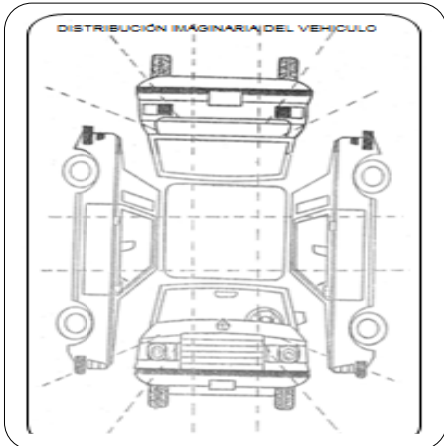
**TOMA Y MANEJO DE EVIDENCIA**

**FORMATO No. 4 CONTINUACIÓN**

**6.3.6 HUNDIMIENTO Y CORRIMIENTO**

TIPO DE IMPACTO    HUNDIMIENTO                       CIRRIMIENTO

ESPECIFIQUE: AREA(S): \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_



**6.3.7 ELEMENTOS MELTALICOS DE SUJECIÓN**

MUESTRA METALICA                      SI                        NO

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**6.3.8 PINTURA**

MUESTRA DE PINTURA                      SI                        NO

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**6.3.9 FALLAS EVENTUALES**

FALLA EVENTUAL                      SI                        NO

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**6.3.10 MUESTRA DE SUELOS**

LUGAR                      SI                        NO    
 VEHÍCULO                      SI                        NO

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**6.3.11 TESTIGOS**

Nº	1er APELLIDO, 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC	IDENTIFICACION No.	DIRECCIÓN	TELEFONO	CIUDAD

ESPECIFIQUE: \_\_\_\_\_



A large rectangular area filled with a fine grid of small squares, intended for drawing a sketch (croquis). The grid covers most of the page's width and height.

OBSERVACIONES: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**SECCION 6.5**

**CONTROL DE MODIFICACIONES**

<b>CONTROL DE MODIFICACIONES</b>		
<b>Edición</b>	<b>Fecha</b>	<b>Descripción de la Modificación</b>
0	Agosto 2009	Borrador para Revision

## 7.0 CONCLUSIONES

- De acuerdo al análisis de resultados de la aplicación del instrumento, el peritaje más solicitado actualmente por los fiscales y agentes investigadores es el que evalúa el estado del sistema de frenos, con un porcentaje del 52.4%.
- La importancia de la medición de la huella de frenado tuvo una ponderación del 9.5%. Siendo la huella un factor importante en la determinación de las velocidades, puede atribuirse este bajo porcentaje al desconocimiento de los factores y principios físicos asociados a un accidente de tránsito. Es aquí donde cobra vital importancia la sistematización de la información contenida en los formatos de toma y recolección de evidencias.
- De acuerdo al análisis de resultados, la percepción de los agentes y fiscales en relación a la falla más frecuente en los accidentes de tránsito, puede atribuirse a fallas en el sistema de frenos con un 100%.
- Los formatos de recolección de información utilizados actualmente por los agentes encargados de realizar las primeras diligencias, no presentan una sistematización de la información necesaria para la investigación de los hechos, únicamente se limitan a describir los mismos y las características de los vehículos, no considerando la toma y recolección de evidencias que son útiles en la labor de los peritos, investigadores judiciales y técnicos de laboratorio.

## 8.0 BIBLIOGRAFIA

- AVNER, SYDNEY. INTRODUCCIÓN A LA METALURGIA FÍSICA.  
Segunda edición. Mc Graw Hill. México
- SCHMIDT, B. ,  
HAIGHT, W.T. *SYSTEM- BASED ENERGY AND MOMENTUM  
ANALYSIS OF COLLISIONS*. SAE 980026
- |
- RESNICK, ROBERT,  
HALLIDAY, DAVID Y  
KRANE, KENNETH FÍSICA.  
4° edición (tercera en español) , tomo I. Compañía  
editorial continental. México. 2000
- DIRECCION GENERAL DE TRANSITO  
DE TRANSITO TERRESTRE LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO. 1999
- REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO Y  
SEGURIDAD VIAL. República de El Salvador. 1996
- MAPA DE LA VIOLENCIA: LOS JÓVENES DE  
AMÉRICA LATINA 2008". RITLA

## **ANEXOS**

REGLAMENTOS, LEYES, FORMATOS.



Nombre: **LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO**

**Materia: Leyes de Seguridad vial** Categoría: **Leyes de Seguridad vial**

Origen: **ÓRGANO LEGISLATIVO** Estado: **VIGENTE**

Naturaleza : **Decreto Legislativo**

Nº: **420**

Fecha: **01/09/1967**

D. Oficial: **183**

Tomo: **217**

Publicación DO: **06/10/1967**

Reformas: **(4) D.L. Nº 771, del 24 de Noviembre de 1999, Publicado en el D.O. Nº 231, Tomo 345, del 10 de Diciembre de 1999.**

**Comentarios: Conforme al procedimiento establecido en esta Ley, el conocimiento de las acciones para deducir las responsabilidades penales y civiles en casos de accidente de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán de competencia de los Tribunales Especiales de Tránsito.**

---

Contenido;  
**DECRETO Nº 420.**

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,**

CONSIDERANDO:

I.- Que es notorio el aumento de accidentes de tránsito terrestre que ocurren en la República, ocasionados por toda clase de vehículos, lo cual implica un grave peligro para la seguridad de las personas y bienes materiales;

II.- Que en la legislación vigente no existen procedimientos breves y sencillos, que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los referidos accidentes;

III.- Que para llenar ese vacío es necesario dictar las regulaciones adecuadas y crear los Tribunales que sean necesarios;

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales, a iniciativa conjunta del Presidente de la República por medio del Ministro de Justicia y de la Corte Suprema de Justicia,

DECRETA la siguiente

# **LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO**

## **TITULO I**

### **JURISDICCION Y ALCANCES DE LA LEY**

Art. 1.- El conocimiento de las acciones para deducir las responsabilidades penales y civiles en casos de accidente de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán de competencia de los Tribunales Especiales de Tránsito, conforme al procedimiento establecido en esta Ley.

Los referidos Tribunales se denominarán Juzgados de Tránsito y tendrán asiento, dos en la ciudad de San Salvador; uno en la de Santa Ana y otro en la de San Miguel.

Podrán establecerse otros Juzgados de Tránsito en las cabeceras Departamentales o de Distrito.

Art. 2.- Los jueces de San Salvador conocerán a prevención y tendrán jurisdicción en los departamentos de San Salvador, La Libertad, Cuscatlán, Cabañas, Chalatenango, San Vicente y La Paz; el de Santa Ana tendrá jurisdicción en los departamentos de Santa Ana, Ahuachapán y Sonsonate; y el de San Miguel en los departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión.

Para ser Juez de Tránsito se requieren los mismos requisitos que son necesarios para los Jueces de Primera Instancia.

Art. 3.- La presente Ley establece la responsabilidad civil sin culpa, y de ella se tratará en el Título IV.

## **TITULO II**

### **DE LA ACCION PENAL Y CIVIL RESULTANTES DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO**

Art. 4.- Un accidente de tránsito puede dar lugar:

1º- A la acción penal, para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente; y

2º- A la acción civil, para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.

Art. 5.- La acción penal es pública.

Iniciada la acción penal se entenderá que lo ha sido también la acción civil.

Art. 6.- El Juez que por cualquier medio tenga conocimiento de un accidente de tránsito en que resultaren daños personales, está obligado a iniciar de oficio el informativo correspondiente.

Art. 7.- Los perjudicados podrán, dentro del proceso penal y sin necesidad de acusar, reclamar verbalmente o por escrito al Juez, que le sean indemnizados los daños y perjuicios en cuyo caso se les tendrá como parte civil.

Art. 8.- La acción civil es renunciable en cualquier estado del proceso, y el Juez la tendrá por renunciada con sólo la petición del interesado.

Art. 9.- Cuando del accidente sólo resultaren daños materiales, únicamente habrá lugar a la acción civil, salvo que hubiere dolo, en cuyo caso se procederá conforme al Art. 34.

Si se le atribuyere a un conductor daños materiales o personales y éste por razón de su edad fuere inimputable, habrá lugar a la acción civil, independientemente del conocimiento por parte del tribunal respectivo de las infracciones a que se refiere el Código de Menores. (3)

### **TITULO III**

#### **DEL PROCESO PENAL**

##### **CAPITULO I**

##### **DE LA INSTRUCCION**

Art. 10.- En las ciudades donde hubiere Juez de Tránsito, corresponde a este toda la instrucción de los informativos por delitos o faltas resultantes de los accidentes de que trata esta Ley.

Donde no hubiere Juzgado de Tránsito, practicarán las primeras diligencias los Jueces de Paz, y las demás diligencias de instrucción los Jueces de Primera Instancia con jurisdicción penal, quienes practicarán también las primeras diligencias cuando así lo estimaren conveniente tomando en cuenta la gravedad del hecho.

Art. 11.- Son primeras diligencias, que no pueden diferirse; la inspección personal en el lugar donde ocurrió el accidente, el reconocimiento pericial de los ofendidos o del cadáver y la inspección en los vehículos. Además, si fuere posible, la fotografía de estos últimos y de las señales que dejó el accidente, el examen de los testigos presenciales y las declaraciones de los indiciados y ofendidos.

Art. 12.- Para la inspección en el lugar del hecho y en los vehículos, el Juez instructor se hará acompañar, si fuere posible, de un perito mecánico; y si lo estimare necesario, solicitará el concurso de un técnico de tránsito de la Policía Nacional.

Art. 13.- La inspección en los vehículos tendrá por objeto principal hacer constar la existencia de los daños materiales que presenten, el estado de buen o mal funcionamiento de sus motores y de los accesorios principales, como frenos, mecanismo de la dirección, luces, embrague, parabrisas y todo aquello que sea necesario para su manejo, lo mismo que las huellas dejadas por las llantas o



las señales ocasionadas por el impacto y la posición exacta en que se encontraren los vehículos, para deducir, si posible fuere, la mayor o menor velocidad de conducción en el momento del hecho.

Art. 14.- El Juez recibirá las declaraciones de los testigos que hayan presenciado el accidente y las de los vecinos inmediatos que pudieren aportar datos a la investigación, de preferencia en el mismo lugar del accidente, para que puedan ilustrar objetivamente sus deposiciones.

Art. 15.- Cuando el Juez de Tránsito instruyere el informativo, deberá depurarlo dentro del término de quince días contados desde que tenga conocimiento del hecho.

Los Jueces de Paz deberán practicar las primeras diligencias dentro del plazo de tres días, vencido el cual las remitirán al Juez de Primera Instancia respectivo para la continuación de la instrucción.

Si el Juez de Paz fuere de una localidad comprendida en un distrito judicial en que hubiere Juez de Tránsito, la remisión dicha se hará a este.

Si los Jueces de Primera Instancia hubieren iniciado el informativo o recibido las primeras diligencias enviadas por el Juez de Paz, continuarán la instrucción para la práctica de las demás diligencias que estimen necesarias; y, a más tardar dentro de quince días desde la fecha de la iniciación, o de doce desde el recibo de las primeras diligencias, darán cuenta con el informativo al Juez de Tránsito que corresponda.

Art. 16.- Al presentarse el Juez instructor al lugar del accidente y encontrar a la persona o personas que se señalen como conductoras del o los vehículos, procederá a recibirles en el acto su indagatoria, y les exigirá la entrega de la licencia para manejar.

Si el Juez instructor dedujere por la inspección practicada y por la prueba recibida que un conductor no tuvo culpa alguna en el accidente, lo dejará en libertad, previniéndole que se presente al Juzgado dentro de las veinticuatro horas siguientes, y además cuando sea citado; y podrá devolverle la licencia, previo razonamiento de ella en los autos.

Art. 17.- Para los efectos del artículo anterior se podrán apreciar por el Juez como presunciones de culpabilidad:

A)- Manejar bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes, que produjeren en el conductor un estado de incapacidad para realizar con seguridad la conducción del vehículo.

B)- Conducir el vehículo con infracción grave de las normas que regulan el tránsito en lo que respecta a licencias, velocidad, sentido de dirección, indicaciones de alto o precaución, luces y señales de cruce o de parada; o cuando el accidente ocurra por estacionamiento indebido, por sobrepasar en curva o en las zonas de seguridad para peatones.

C)- Retirarse del lugar del accidente sin esperar la llegada del Juez instructor o de sus auxiliares, a menos que lo haya hecho para presentarse a cualquiera autoridad o para obtener auxilios médicos. En ambos casos deberá presentarse a las autoridades dentro del término de veinticuatro horas, salvo que estuviere imposibilitado para ello, en cuyo caso bastará con dar aviso del accidente y del lugar en que se encuentra dentro del mismo término. Dicha imposibilidad deberá ser comprobada.

Art. 18. Si al presentarse el Juez instructor al lugar del accidente encontrare al presunto o presuntos conductores, hará constar si presentan o no señales de haber ingerido bebidas alcohólicas o de estar bajo la acción de estupefacientes. El Juez podrá ordenar los exámenes periciales que sean necesarios para comprobarlo, y si el indiciado se negare a la práctica de dichos exámenes, no se admitirá prueba posterior para desvirtuar la apreciación personal del Juez sobre dicho estado.

Art. 19.- La policía de tránsito, al tener conocimiento de que ha ocurrido un accidente de tránsito se constituirá inmediatamente en el lugar para iniciar la investigación y deberá tomar las providencias siguientes:

1ª)- Cuidar de que los vehículos permanezcan en la posición en que quedaron, si no interrumpieren el tránsito procurando conservar las huellas y señales mientras no llegare al lugar el Juez de instrucción.

2ª)- Tomar las medidas necesarias para el traslado de los lesionados al lugar donde se les prestarán los auxilios correspondientes, sin esperar la comparecencia del Juez instructor.

3ª)- Retener los objetos que considere necesarios para la investigación.

4ª)- Proceder a la captura de los presuntos culpables únicamente en los casos del Art. 17. Los agentes de la autoridad no podrán capturar en ningún caso a quienes lleven a centros médicos u hospitalarios a personas lesionadas a consecuencia de accidentes de tránsito, si no es con orden judicial escrita.

5ª)- Levantar planos descriptivos, tomar fotografías o películas del lugar y practicar todas las investigaciones aconsejadas por la técnica de policía de tránsito.

6ª)- Recoger información de los aprehendidos, de testigos y de vecinos del lugar que puedan resultar útiles para la investigación.

7ª)- Practicar las demás diligencias indispensables, si hubiere riesgo de que cualquier demora perjudique la investigación.

Lo practicado de conformidad con los tres últimos ordinales de este artículo será apreciado prudencialmente por el Juez como pruebas, o como simple información sujeta a verificación judicial.

Art. 20.- Los agentes de autoridad y especialmente la Policía de Tránsito, al tener conocimiento de un accidente en que resultaren muertos o lesionados, darán cuenta inmediata al Juez competente, pero si este funcionario no tiene su asiento en el lugar del hecho, o no se presentare de inmediato, dichos agentes practicarán la investigación preliminar a que se refiere el artículo anterior. Al presentarse el funcionario judicial competente al lugar del accidente, suspenderán la investigación iniciada, salvo que el Juez solicite su cooperación para la continuación de ella o la práctica de determinadas diligencias auxiliares.

Si hubieren sido capturados los presuntos culpables, los pondrán a la orden del Juez en el momento en que éste se presente, o dentro de las siguientes veinticuatro horas, si dicho funcionario no se presentare. El Juez resolverá sobre la libertad o la detención provisional de los reos dentro de las veinticuatro horas siguientes a aquellas en que éstos hubieren sido puestos a su orden.

Siempre que se decrete la detención de un conductor, se le suspenderá su licencia mientras dure la secuela del juicio la cual le será rehabilitada en caso de sobreseimiento, absolución o excarcelación; en este último caso se le suspenderá nuevamente la licencia, en virtud de sentencia condenatoria ejecutoriada. (1)

Art. 21.- La investigación policial realizada sobre cualquier accidente de tránsito, deberá ser remitida dentro de las veinticuatro horas siguientes a su iniciación, al Juez que deba conocer o este conociendo del asunto.

Art. 22.- Al recibir el Juez de Tránsito el informativo, en los casos del último inciso del Art. 15, practicará las diligencias que estime necesarias y calificará el mérito de la instrucción dentro de los tres días siguientes.

En los casos del Art. 181 I., sobreseerá en el procedimiento penal, pero si hubiere reclamado el interesado, podrá continuarse el juicio ante el mismo Juez, para los efectos de la acción civil, siguiéndose el procedimiento del Art. 45 y siguientes, sin necesidad de nueva petición, al quedar ejecutoriado el auto de sobreseimiento, aun cuando este no tenga el carácter de definitivo.

Si el agraviado no hubiere intervenido como parte civil, podrá ejercitar la acción civil conforme a lo prescrito en el Título IV de esta Ley, después de quedar ejecutoriado el sobreseimiento.

## **CAPITULO II**

### **DEL JUICIO**

Art. 23.- Si no procediere el sobreseimiento el Juez dictará auto de llamamiento a juicio oral y público y decretará embargo en bienes del reo.

Cuando el reo no tuviere defensor, en el mismo auto el Juez le prevendrá que lo nombre dentro de veinticuatro horas contadas a partir de la notificación que se le haga; y si el reo fuere ausente, dicha notificación se le hará por medio de edicto que se fijará en el tablero del Juzgado. En ambos casos, si el reo no nombrare defensor, el Juez lo hará de oficio, en la siguiente audiencia.

Nombrado el defensor, se le notificará el auto de llamamiento a juicio.

Art. 24.- El auto de llamamiento a juicio contendrá el emplazamiento al procesado, a su defensor, al acusador si lo hubiere, al Agente de la Fiscalía General de la República adscrito al Juzgado, así como a los terceros responsables civilmente que sean conocidos en el proceso.

Art. 25.- Ejecutoriado el auto de llamamiento a juicio, el Juez señalará día y hora para la vista pública de la causa y prevendrá a las partes que se presenten con todas las pruebas que tuvieren. La vista deberá efectuarse a más tardar diez días después de ejecutoriado el auto.

El Juez citará con la debida anticipación a los testigos y peritos que aparezcan en el proceso siempre que estimare necesarias sus declaraciones y también citará en forma breve, condenando o absolviendo al indiciado a los nuevos testigos que ofrecieren las partes.

Art. 26.- La vista pública se iniciará con la lectura de los pasajes del proceso, enseguida se oirán las alegaciones verbales del ofendido y del indiciado, y a continuación declararán los testigos y peritos pudiendo todos ser preguntados en forma directa por las partes. El Juez, de oficio o a petición de parte, podrá rechazar las preguntas que estimare capciosas o impertinentes, hacer las

preguntas que creyere convenientes y recibir las demás pruebas que en ese momento le presentaren los interesados.

Concluída la prueba se oirá en debate oral, a cada parte, principiando por la acusadora; cada parte tendrá derecho a dos intervenciones sin que pueda exceder la primera de dos horas y la segunda de una hora, cualquiera que sea el número de personas que las representen.

Art. 27.- La falta de asistencia de las personas citadas a cualquiera de las audiencias, no impedirá la realización de éstas.

El Fiscal, el acusador y el defensor que sin causa justificada, no concurren a una vista pública, no obstante su legal citación, serán sancionados con una multa de cincuenta a cien colones, que les impondrá el Juez, por cada inasistencia, sin perjuicio de las responsabilidades legales en que pudieran incurrir. En su caso, el Juez nombrará en el acto un Fiscal o defensor específicos, quienes podrán solicitarle la suspensión de la audiencia, por un tiempo prudencial que señalará el Juez, dentro de la misma audiencia, a fin de que puedan enterarse de los pasajes más importantes del proceso.

Art. 28.- Si fuere necesario posponer o suspender la vista de la causa, el Juez lo ordenará así mediante auto en el proceso, en el que expresará el motivo y señalará la siguiente audiencia hábil para su continuación.

Art. 29.- De todo lo ocurrido en cada audiencia se levantará acta, en la cual se relacionarán brevemente las declaraciones y demás pruebas recibidas que puedan servir de fundamento al fallo, debiendo hacerse constar la circunstancia de haber sido juramentados los testigos y peritos.

De toda audiencia deberá tomarse versión taquigráfica o magnetofónica la que deberá ser consultada por el Juez para dictar su fallo.

Art. 30.- Dentro de los cinco días siguientes a la vista de la causa, el Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve, condenando o absolviendo al indiciado.

Art. 31.- En la apreciación de la prueba se estará a lo dispuesto en el Código de Instrucción Criminal, con las siguientes modificaciones:

A) La imprudencia consistente en el hecho de conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de estupefacientes se tendrá por establecida con la apreciación personal del Juez instructor consignada en el acta respectiva, o por el correspondiente examen de laboratorio. En ausencia de dichas pruebas, tal imprudencia podrá establecerse mediante la prueba testimonial y presuncional, estimadas de acuerdo con las reglas de la sana crítica.

B) La imprudencia consistente en el hecho de conducir con violación de las normas de tránsito se tendrá por establecida con la inspección personal del Juez o con prueba pericial en su caso; y si no fueren suficientes, con prueba testimonial, siempre que esta sea conforme con lo que pueda deducirse de las inspecciones del lugar del accidente y de los vehículos.

C) La circunstancia de estar autorizado para el manejo de vehículos automotores se comprobará con la presentación de la licencia respectiva. En estos casos, el Juez si lo creyere conveniente, podrá pedir informe al Departamento General de Tránsito, si la

licencia hubiere sido expedida en la República. La validez de la licencia expedida en el extranjero será apreciada prudencialmente por el Juez.

D) La confesión será apreciada por el Juez siempre que sea lógica y congruente con la forma en que el hecho se produjo y que verse sobre hechos posibles o verosímiles, atendiendo las circunstancias y condiciones personales del procesado.

Art. 32.- En la sentencia definitiva el Juez impondrá la pena que corresponda según el Código Penal o absolverá de la responsabilidad penal al procesado, y en ambos casos hará las condenaciones pertinentes al pago de los daños y perjuicios causados por el accidente, de acuerdo con lo preceptuado en los artículos 36, 37 y 55, cuando así procediere, fijando el monto a pagar conforme la prueba vertida en autos.

Art. 33.- Se concederá la excarcelación del indiciado, si este asegurare debidamente la cantidad que en forma provisional fijare el Juez como indemnización de daños y perjuicios, mediante la consignación de dicha cantidad o del otorgamiento de fianza hipotecaria o de fianza personal si el fiador fuere un Banco o una Compañía de Seguros domiciliados en el país.

También podrá concederse libertad condicional del reo o remisión condicional de la pena, si aquél asegurare en cualquiera de las formas que indica el inciso que antecede, la cantidad fijada en la sentencia como indemnización de daños y perjuicios.

Art. 34.- En caso de aparecer en el informativo que ha habido dolo en la comisión del hecho que se investiga, el Juez de Tránsito suspenderá la tramitación y remitirá lo actuado, juntamente con el reo, si éste estuviere detenido, al Juez competente, para su juzgamiento conforme al derecho común, siendo válido todo lo actuado.

También suspenderá el proceso y certificará los pasajes pertinentes relativos a la infracción, remitiéndola al Juez Tutelar de Menores, cuando se tratase de un conductor inimputable por razón de su edad. (3)

## **TITULO IV**

### **REGLAS ESPECIALES RELATIVAS A LA ACCION CIVIL**

Art. 35.- El Juez de Tránsito de la circunscripción territorial en que haya ocurrido el accidente será competente para conocer de las acciones provenientes de los daños y perjuicios causados por los accidentes de tránsito a que se refiere el Art. 9 y en el caso de sobreseimiento a que alude el último inciso del Art. 22, cualquiera que fuere la cuantía de lo reclamado.

Art. 36.- Son responsables solidariamente, por el pago de los daños y perjuicios a terceros:

a) El conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente que da lugar al reclamo, o su representante legal, si aquél o aquéllos fueren incapaces de obligarse civilmente; (3)

b) La persona o personas naturales o jurídicas, que en virtud de fianza, contrato de seguro o a cualquier otro título se hubieran obligado a responder por los daños ocasionados por sus fiados o asegurados, hasta el límite señalado en el respectivo contrato;

c) El o los terceros por cuya culpa se hubiere originado el accidente; y

d) La persona o personas, naturales o jurídicas que, en propiedad, arrendamiento o a cualquier otro título tuvieran en su poder un vehículo, siempre que este fuere utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios.

No habrá lugar a la responsabilidad solidaria a que se refiere este artículo, si en el juicio respectivo se estableciere que el que reclama los daños es el único culpable del accidente o, que éste provino de fuerza mayor o caso fortuito que no se deba a defecto del vehículo, rotura o falla de sus piezas o mecanismo, aunque la rotura o falla fueren producidas por una causa externa que no haya sido provocada intencionalmente.

Art. 37.- No incurrirá en responsabilidad el propietario del vehículo que lo ha entregado a otra persona, antes de producirse el accidente, en arrendamiento con promesa de venta, siempre que se compruebe tal circunstancia por medio del Registro de Matrículas que lleva el Departamento General de Tránsito o por medio de escritura pública. En estos casos, la responsabilidad recae en el arrendatario.

Tampoco cabrá ninguna responsabilidad al propietario o tenedor de un vehículo de cuyo poder hubiere sido éste sustraído sin su consentimiento si dentro del juicio respectivo comprobare tal circunstancia.

Art. 38.- Satisfecho el pago de los daños y perjuicios por alguno de los solidariamente responsables comprendidos en los literales b) y d) del artículo 36, el que pagó se subrogará en la acción del perjudicado contra el o los conductores o terceros culpables. Siendo uno y otros culpables, la acción subrogatoria podrá dirigirse contra todos, quienes corresponderán por partes iguales de la totalidad de la obligación.

Cuando el propietario o tenedor del vehículo fuere el único perjudicado, podrá exigir la responsabilidad por daños y perjuicios, en forma solidaria, a las demás personas que se mencionan en el artículo anterior.

Si el accidente se debiere a defecto del vehículo, rotura o falla de alguna de sus piezas o mecanismo, aunque estas dos últimas fueren producidas por una causa externa, no intencional, tampoco habrá lugar al reclamo ni a la subrogación por parte del propietario o tenedor del vehículo que pagare los daños y la indemnización.

Art. 39.-Ocurrido un accidente en que sólo resultaren daños materiales, o cuando el conductor fuere menor de edad a quien se le atribuyere daños personales, materiales o ambos, los interesados o el representante legal en su caso, podrán comparecer ante cualquier Juez de Paz o Notario, a efecto de consignar en un acta las estipulaciones en que hubieren convenido sobre la reparación de los daños. La certificación del acta que extienda el Juez de Paz o el acta Notarial en su caso, tendrán fuerza ejecutiva. Tanto la certificación como el acta se extenderá en papel común.

(3)

Art. 40.- Si no existiere el acuerdo a que se refiere el artículo anterior, el perjudicado, dentro de los treinta días de ocurrido el accidente, deberá pedir verbalmente o por escrito al Juez de Tránsito competente, que cite a conciliación a las personas que, según el Art. 36 fueren responsables, como acto previo a la iniciación del juicio correspondiente.

El Juez incontinenti, señalará lugar, día y hora para la comparecencia de las partes, quienes lo harán personalmente o por medio de apoderado especial, o general, con cláusula especial para el efecto.

Art. 41.- Si el perjudicado no compareciere, el Juez tendrá por renunciado de su parte el beneficio de la conciliación.

Cuando los presuntos responsables no comparecieren, el Juez asentará acta en la que hará constar que se intentó la conciliación y que no tuvo efecto por culpa de éstos, a quienes designará.

Si al acto de la conciliación no concurrieren todas las personas citadas como presuntos responsables, cualquiera de las presentes puede convenir con el perjudicado en un arreglo convencional, sin que ello obligue a los que no han consentido.

Cuando las partes comparecieren y no conciliaren, se hará constar en acta, y se tendrá por intentada la conciliación.

Si las partes conciliaren se levantará acta de lo convenido y la certificación de ella tendrá fuerza ejecutiva.

Art. 42.- En el acto de la conciliación no intervendrán los hombres buenos a que se refiere el Art. 172 Pr. El Juez actuará como moderador en la audiencia conciliatoria y pondrá fin al debate que sostengan los comparecientes, en el momento que considere oportuno hará ver a los interesados la conveniencia de resolver el asunto en una forma amigable, y si no llegaren a un acuerdo, les propondrá él la solución que estime equitativa, debiendo los comparecientes manifestar expresamente si la aceptan total o parcialmente o si la rechazan en su totalidad.

Art. 43.- Si por cualquier motivo de los señalados en el Art. 41 no se llevare a cabo la conciliación - o se hubiere logrado solamente conciliación parcial-, podrá interponerse la demanda correspondiente.

Art. 44.- La demanda por daños podrá promoverse conjunta o separadamente contra el conductor y demás personas a que se refiere el Art. 36; y se tendrán como fiadores, aseguradores, propietarios o arrendatarios, las personas que aparecieren como tales en los correspondientes registros de matrículas de vehículos que lleva el Departamento General de Tránsito. Para este efecto dichos registros serán públicos y cualquier persona podrá consultarlos y obtener los datos necesarios.

El Departamento de Tránsito está obligado a extender las certificaciones de los asientos relativos a dichos registros, dentro del plazo máximo de tres días siguientes a la fecha en que se soliciten.

Art. 45.- La demanda deberá contener los requisitos que señale el Código de Procedimientos Civiles, debiendo ser acompañada de la certificación del auto por el cual se suspende el proceso según el Artículo 34 y del auto ejecutoriado de sobreseimiento a que se refiere el inciso tercero del Artículo 22, en sus respectivos casos. (3)

Art. 46.- Admitida la demanda, el Juez ordenará el emplazamiento de los demandados, citándolos para que, junto con el demandante, comparezcan el día y hora que señale, con las pruebas que tuvieren; y pedirá al mismo tiempo certificación de lo actuado al respecto por los órganos auxiliares correspondientes, según información que deberá suministrarle el demandante. En el caso del inciso tercero del Art. 22, el Juez compulsará los pasajes pertinentes del informativo en que se dicto el sobreseimiento.

La comparecencia se fijará para uno de los ocho días hábiles siguientes a la fecha de admisión de la demanda, pudiendo señalarse para un día fuera de dicho término cuando el Juez lo considere necesario.

Art. 47.- Si el demandante no compareciere a la audiencia señalada, se continuará el trámite sin su intervención.

Art. 48.- Si ninguno de los demandados compareciere a la audiencia señalada, se les declarará rebeldes, a petición del demandante, y se presumirán ciertos los hechos afirmados en la demanda, salvo prueba en contrario.

Art. 49.- En caso de que ninguno de los demandantes y de los demandados comparezcan a la cita, el Juez, a solicitud de parte, señalará otra audiencia, y si nuevamente no comparecieren o sólo lo hicieren los demandados declarará de oficio desierta la acción.

Art. 50.- Si el conductor del vehículo no compareciere a la audiencia señalada, pero sí su fiador o asegurador y éstos aceptaren la responsabilidad que cupiere a su fiador o asegurado, la decisión del fiador o asegurador lo obliga en iguales términos.

Art. 51.- Si los demandados aceptaren pagar lo reclamado, el Juez dictará sentencia dentro de tercero día.

Quando el demandado no aceptare la responsabilidad y en ese mismo acto las partes no ofrecieren otras pruebas, se levantará el acta correspondiente, y el Juez, si no estimare necesarias otras diligencias, dictará sentencia, también dentro de los tres días siguientes relacionando brevemente todas las pruebas recibidas.

Si las partes ofrecieren nuevas pruebas, el Juez las recibirá dentro del término de ocho días, que será común a ambas partes, y señalará las audiencias necesarias para recibirlas. Si se tratare de testigos, únicamente se examinarán los nominados en el momento del ofrecimiento.

Art. 52.- En el término probatorio, el Juez procederá al examen de los agentes de la Policía de Tránsito que se hubieren constituido en el lugar del accidente, si lo creyere conveniente, o a petición de parte.

Art. 53.- Las pruebas se recibirán de las audiencias señaladas, levantándose acta en la que se resumirá lo dicho por los testigos y los peritos, en la parte concerniente al asunto.

Art. 54.- Las autoridades administrativas de Tránsito deberán iniciar la averiguación sobre cualquier accidente que ocasionare daños en la propiedad, y extender certificación de lo actuado al interesado que lo solicitare, para los efectos de promover la acción correspondiente.

En las diligencias aludidas se procurará determinar las infracciones al Reglamento General de Tránsito en que hubieren incurrido los conductores de vehículos.

En caso de colisión de vehículos o de daños materiales causados por éstos, tendrán lugar, en lo que fuere pertinente las presunciones a que se refiere el Art. 17.

Art. 55.- En cualquier estado del juicio, antes de la sentencia, las partes podrán darlo por terminado mediante arreglo conciliatorio extrajudicial comunicado al Juez de la causa, quien así lo tendrá por auto en el proceso.



Art. 56.- El Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve, con base en las pruebas que consten en el proceso, condenando o absolviendo a los demandados, y fijará el monto de la indemnización, en su caso.

Art. 57.- La acción civil de reparación de los daños contemplados en este Título, deberá incoarse dentro de los sesenta días, contados a partir de la fecha en que se hubiere intentado la conciliación. Vencido dicho término el Juez de oficio, rechazará la demanda.

En caso de sobreseimiento, dicho plazo se contará desde la fecha en que aquél quede ejecutoriado, cuando no se hubiere mostrado parte civil el interesado.

Art. 58.- En esta clase de juicios el actor no está obligado a rendir fianza.

## **TITULO V**

### **DISPOSICIONES GENERALES Y TRANSITORIAS**

Art. 59.- Los exámenes y dictámenes periciales los practicará y emitirá un solo perito cuando se trate de daños materiales; cuando se trate de daños personales se estará a lo dispuesto en el Código Procesal Penal.

Las diligencias a que se refiere este artículo serán practicadas aún sin la presencia del Juez y Secretario salvo cuando deban realizarse ante un Juez de Paz. (2)

Art. 60.- La apreciación de la prueba testimonial no dependerá del número de testigos, sino de la capacidad que tuvieren para apreciar los hechos, y se tomarán en cuenta preferentemente los dichos de los testigos que resulten más de acuerdo con la prueba obtenida mediante la inspección personal o los dictámenes periciales.

Art. 61.- Tendrán valor probatorio las fotografías, las huellas digitales y las diligencias grabadas en películas o en cintas magnetofónicas, siempre que hubieren sido tomadas por un perito nombrado por el Juez. Se deberá, pena de nulidad, poner al dorso de las fotografías y al pie de las huellas digitales una razón fechada y firmada por el perito que las tomó, con indicación del asunto a que se refieren; y cuando una diligencia se asentare en películas o en cintas magnetofónicas, se harán constar esos mismos datos al principio y al final de ellas, con mención del nombre del perito que las hubiere tomado o grabado. Estos elementos probatorios serán valorizados de acuerdo con la sana crítica.

Art. 62.- Admitirán apelación los autos de sobreseimiento y de llamamiento a juicio, las sentencias definitivas y cualquiera otra resolución que ponga término al juicio.

Los recursos de apelación serán admitidos en ambos efectos y de ellos conocerán las Cámaras de Segunda Instancia de San Salvador, Santa Ana y San Miguel, competentes por razón de la materia y del territorio.

Interpuesto el recurso el Juez remitirá los autos a la Cámara el siguiente día de admitido, y este Tribunal, con solo la vista del proceso y sin otro trámite, resolverá dentro de tercero día lo que estime justo y arreglado, y lo devolverá en la siguiente audiencia.

En estos juicios no habrá consulta ni será admisible el recurso de casación.

Art. 63.- En todas las actuaciones, certificaciones e informes a que se refiere esta Ley, se usará papel común y no causarán impuestos ni derechos de ninguna especie.

Art. 64.- La indemnización de los daños y perjuicios comprenderá tanto los que se causen directamente al ofendido como los que se le ocasionaren por razón del accidente a él, a su familia o a terceros; y queda a juicio prudencial del Juez fijar su monto, con base en las pruebas del proceso.

Art. 65.- El Juez señalará la forma en que se pagarán las penas pecuniarias y la indemnización de los daños y perjuicios, pudiendo conceder plazos razonables para el pago de la indemnización. El pago se hará por intermedio del Juzgado respectivo si así lo solicitare cualquiera de los interesados.

Art. 66.- Los procesos relativos a accidentes de tránsito que estuvieren pendientes a la fecha en que entrare en vigencia la presente Ley, cualquiera que sea el estado en que se hallaren, se continuarán tramitando y se resolverán por los Jueces que estuvieren conociendo o deban conocer de ellos, de conformidad con las leyes vigentes en la fecha en que tales accidentes ocurrieron.

Art. 67.- Los actuales funcionarios administrativos que conozcan en materia de tránsito, tendrán todas las atribuciones que señale el reglamento respectivo en lo que no se contraríe lo dispuesto en esta Ley.

Art. 68.- El Departamento General de Tránsito llevará un Registro de los Contratos de Seguro que cubran vehículos, contra accidentes de tránsito.

Para tal efecto las compañías Aseguradoras están en la obligación de comunicar a dicho Departamento, los datos pertinentes, dentro de los ocho días de emitida la respectiva póliza.

Art. 69.- Los Jueces de Tránsito serán competentes para conocer de los asuntos a que se refiere esta Ley, cuando el perjudicado fuere el Estado.

Art. 70.- En los asuntos a que se refiere esta Ley, los honorarios de los abogados, procuradores, defensores y peritos, serán los que señala el Arancel Judicial.

Art. 71.- En lo no previsto por la presente Ley se aplicarán las normas del derecho común, en tanto no contraríen el espíritu de la misma.

Art. 72.- La presente Ley entrará en vigencia el primero de enero de mil novecientos sesenta y ocho.

DADO EN EL SALON DE SESIONES DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA; PALACIO NACIONAL:  
San Salvador, a primero de septiembre de mil novecientos sesenta y siete.

Francisco José Guerrero,  
Presidente.

Julio Hidalgo Villalta,  
Vice-presidente.

Edgardo Napoleón Delgado,  
Vice-presidente.

Mario Humberto Claros,

Primer Secretario.

José Francisco Guerrero,  
Primer Secretario.

Julio Góchez Calderón,  
Segundo Secretario.

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los once días del mes de septiembre de mil novecientos sesenta y siete.

PUBLIQUESE:

FIDEL SANCHEZ HERNANDEZ,  
Presidente de la República.

Marcos Gabriel Villacorta,  
Ministro de Justicia.

PUBLIQUESE EN EL DIARIO OFICIAL.

Enrique Mayorga Rivas,  
Secretario General de la Presidencia de la República.

D.L. N° 420, del 1 de septiembre de 1967, publicado en el D.O. N° 183, Tomo 217, del 6 de octubre de 1967.

**REFORMAS:**

(1) D.L. N° 118, del 21 de septiembre de 1972, publicado en el D.O. N° 178, Tomo 236, del 26 de septiembre de 1972.

(2) D.L. N° 185, del 21 de enero de 1975, publicado en el D.O. N° 21, Tomo 246, del 31 de enero de 1975.

(3) D.L. N° 142, del 4 de noviembre de 1976, publicado en el D.O. N° 213, Tomo 253, del 19 de noviembre de 1976.

**\*INCIPIO DE NOTA\***

DE CONFORMIDAD AL DECRETO N° 771, DEL 24 DE NOVIEMBRE DE 1999, PUBLICADO EN EL D.O. N° 231, TOMO 345, DEL 10 DE DICIEMBRE DE 1999, LA PRESENTE LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO, QUEDO SIN COMPETENCIA SOBRE ACCIONES PARA DEDUCIR RESPONSABILIDADES PENALES Y CIVILES DERIVADAS DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO, MAS SIN EMBARGO LOS JUZGADOS DE TRANSITO CUANDO CONOZCAN DE UNA ACCION CIVIL APLICARAN LO DISPUESTO EN LOS TITULOS IV Y V DE LA LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO; POR LO CUAL SE TRANSCRIBE TEXTUALMENTE DICHO DECRETO A CONTINUACION.

**DECRETO N° 771.**

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,**

**CONSIDERANDO:**

I.- Que de conformidad al Decreto Legislativo No. 262, de fecha veintitrés de marzo de mil novecientos noventa y ocho, el conocimiento de las acciones para deducir responsabilidades penales y civiles derivadas de un accidente de tránsito, ocurrido a partir del veinte de abril de mil novecientos noventa y ocho, corresponde a los tribunales del fuero penal y civil común;

II.- Que como consecuencia de dicho decreto, la competencia que tenían los Juzgados Especiales de Tránsito, quedó limitada al conocimiento de las acciones para deducir todo tipo de responsabilidad sobre accidentes de tránsito ocurridos antes del veinte de abril del año indicado en el considerando anterior;

III.- Que los resultados obtenidos en la aplicación de dicho decreto no han sido óptimos, por lo que es necesario reordenar la competencia, a fin de que dichas acciones sean conocidas únicamente por Tribunales Especiales de Tránsito y por los demás tribunales con competencia en materia penal y civil, con el objeto de mejorar la administración de justicia;

**POR TANTO:**

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa de la Corte Suprema de Justicia,

**DECRETA:**

Art. 1.- A partir del uno de enero del año dos mil, será competencia de los Juzgados de Tránsito el conocimiento de las acciones para determinar responsabilidades civiles en casos de accidentes de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos.

Si se tratare de deducir acciones penales, corresponderá a los Juzgados de Tránsito el conocimiento exclusivo de la instrucción; y a los Tribunales determinados en el Código Procesal Penal y en este decreto, la audiencia inicial y el juicio plenario.

Art. 2.- Los Juzgados de Tránsito, cuando conozcan de la acción civil, aplicarán lo dispuesto en los Títulos IV y V de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

Art. 3.- La jurisdicción, atribuciones y residencia de las Cámaras de Segunda Instancia y Juzgados con competencia en materia de tránsito, serán las siguientes:

CAMARA DE TRANSITO DE LA PRIMERA SECCION DEL CENTRO. Residencia: San Salvador.

Conocerá de los asuntos penales y civiles tramitados en:

Juzgado Primero de Tránsito Residencia: San Salvador.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Salvador y La Paz.

Juzgado Segundo de Tránsito – Residencia: San Salvador.

Municipios: Todos los de los Departamento de San Salvador, Cabañas y Chalatenango.

Juzgado Tercero de Tránsito – Residencia: San Salvador.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Salvador y San Vicente.

Juzgado Cuarto de Tránsito – Residencia: San Salvador.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Salvador y Cuscatlán.

Los Juzgados de Paz de los Municipios del Departamento de La Paz, al ordenar la instrucción, remitirán las actuaciones al Juzgado Primero de Tránsito; los de los municipios de los Departamentos de Cabañas y Chalatenango, al Juzgado Segundo de Tránsito; los del Departamento de San Vicente, al Juzgado Tercero de Tránsito; y los del Departamento de Cuscatlán, al Juzgado Cuarto de Tránsito.

Los Juzgados de Paz de los municipios del Departamento de San Salvador, harán tal remisión a los Juzgados de Tránsito comenzando por el Juzgado Primero y así ordenadamente a los Juzgado Segundo, Tercero y Cuarto.

El conocimiento del juicio plenario en los procesos tramitados en los Juzgados de Tránsito mencionados en el inciso anterior, será competencia de los Tribunales de Sentencia residentes en San Salvador; para tal efecto, los Juzgado remitirán las actuaciones a los Tribunales, comenzando por el Primero de Sentencia y así, ordenadamente, a los demás.

CAMARA DE LA CUARTA SECCION DEL CENTRO. Residencia: Nueva San Salvador.

Conocerá de los asuntos civiles y penales tramitados en:

Juzgado de Tránsito – Residencia: Nueva San Salvador.

Municipios: Todos los del Departamento de La Libertad.

Los Juzgados de Paz de los Municipios del Departamento de La Libertad, al ordenar la instrucción, remitirán las actuaciones al Juzgado de Tránsito residente en Nueva San Salvador.

El conocimiento del juicio plenario en los procesos tramitados en el Juzgado de Tránsito mencionado en el inciso anterior, será competencia del Tribunal de Sentencia con residencia en Nueva San Salvador.

CAMARA DE LO CIVIL DE LA PRIMERA SECCION DE OCCIDENTE. Residencia: Santa Ana.

Conocerá, cuando se ejercite exclusivamente la acción civil, de los asuntos tramitados en:

Juzgado de Tránsito – Residencia: Santa Ana.

Municipios: Todos los de los Departamentos de Santa Ana y Ahuachapán.

CAMARA DE LO PENAL DE LA PRIMERA SECCION DE OCCIDENTE. Residencia: Santa Ana.

Conocerá, de la acción penal y de la civil ejercitada conjuntamente, tramitada en:

Juzgado de Tránsito – Residencia: Santa Ana.

Municipios: Todos los de los Departamentos de Santa Ana y Ahuachapán.

Los Juzgados de Paz de los municipios de los Departamentos de Santa Ana y Ahuachapán, al ordenar la instrucción, remitirán las actuaciones al Juzgado de Tránsito residente en Santa Ana.

El conocimiento del juicio plenario, en los procesos tramitados en el Juzgado de Tránsito mencionado en el inciso anterior, será competencia de los Tribunales de Sentencia residentes en Santa Ana; para tal efecto, el juzgado remitirá las actuaciones a los tribunales, comenzado por el Primero de Sentencia.

CAMARA DE LA SEGUNDA SECCION DE OCCIDENTE. Residencia: Sonsonate.

Conocerá de los asuntos civiles y penales tramitados en:

Juzgado de Tránsito – Residencia: Sonsonate.

Municipios: Todos los del Departamento de Sonsonate.

Los Juzgados de Paz de los municipios del Departamentos de Sonsonate, al ordenar la instrucción, remitirá las actuaciones al Juzgado de Tránsito residente en Sonsonate.

El conocimiento del juicio plenario en los procesos tramitados en el Juzgado de Tránsito mencionado en el inciso anterior, será competencia del Tribunal de Sentencia con residencia en Sonsonate.

CAMARA DE LOS CIVIL DE LA PRIMERA SECCION DE ORIENTE. Residencia: San Miguel.

Conocerá, cuando se ejercite exclusivamente la acción civil, de los asuntos tramitados en:

Juzgado Primero de Tránsito – Residencia: San Miguel.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión.

Juzgado Segundo de Tránsito – Residencia: San Miguel.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión.

CAMARA DE LO PENAL DE LA PRIMERA SECCION DE ORIENTE: Residencia: San Miguel.

Conocerá de la acción penal y de la civil ejercitada conjuntamente, tramitada en:

Juzgado Primero de Tránsito – Residencia: San Miguel.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión.

Juzgado Segundo de Tránsito – Residencia: San Miguel.

Municipios: Todos los de los Departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión.

Los Juzgados de Paz de los Municipios de los Departamentos de San Miguel, Usulután, Morazán y La Unión, al ordenar la instrucción, remitirán las actuaciones a los Juzgados de Tránsito residentes en San Miguel, comenzado por el Primero.

El conocimiento del juicio plenario en los procesos tramitados en los Juzgados de Tránsito mencionados en el inciso anterior, será competencia de los Tribunales de Sentencia con residencia en San Miguel; para tal efecto, los Juzgados remitirán las actuaciones a los Tribunales, comenzando por el Primero.

Art. 4.- Si se ejercitare únicamente la acción civil y hubiere más de un Juzgado de Tránsito competente, conocerá el que prevenga, excepto en el Departamento de San Salvador, en que tendrá lugar lo dispuesto en el Art. 153 de la Ley Orgánica Judicial.

Art. 5.- Los procesos derivados de un accidente de tránsito, iniciados antes del veinte de abril de mil novecientos noventa y ocho, continuarán siendo tramitados hasta su terminación ante el tribunal de que penden, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

Art. 6.- Los procesos penales iniciados a partir del veinte de abril de mil novecientos noventa y ocho, que a la vigencia de este decreto estén siendo tramitados en los Juzgados de Paz, de Instrucción y Tribunales de Sentencia del Departamento de La Paz, continuarán siendo conocidos por ellos mismos hasta su terminación, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley con la que se iniciaron.

Art. 7.- Los procesos de tránsito a que se refiere el Art. 35 de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, que se iniciaron a partir del veinte de abril de mil novecientos noventa y ocho, continuarán siendo conocidos por los Jueces de Primera Instancia y Tribunales con competencia en materia civil, aplicando los procedimientos contenidos en los Títulos IV y V de la citada ley.

Art. 8.- Los tribunales competentes en materia penal, continuarán conociendo hasta su terminación, de las acciones penales iniciales en el período comprendido entre el veinte de abril de mil novecientos noventa y ocho y el treinta y uno de diciembre de mil novecientos noventa y nueve, siguiendo los procedimientos contenidos en el Código Procesal Penal.

Art. 9.- Quedan derogadas las disposiciones del Decreto Legislativo N° 262, del 23 de marzo de 1998, publicado en el Diario Oficial N° 62, Tomo 338 del día 31 del mes y año citados, incorporado a la Ley Orgánica Judicial, así como las demás disposiciones de ésta y de otros preceptos legales, en cuanto contradigan o se opongan a lo dispuesto en este decreto.

Art. 10.- El presente decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los veinticuatro días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y nueve.

JUAN DUCH MARTINEZ,  
PRESIDENTE.

GERSON MARTINEZ,  
PRIMER VICE-PRESIDENTE.

CIRO CRUZ ZEPEDA PEÑA,  
SEGUNDO VICE-PRESIDENTE.

RONAL UMAÑA,  
TERCER VICE-PRESIDENTE.

NORMA FIDELIA GUEVARA DE RAMIROS.  
CUARTO VICE-PRESIDENTE.

JULIO ANTONIO GAMERO QUINTANILLA,  
PRIMER SECRETARIO.

JOSE RAFAEL MACHUCA ZELAYA  
SEGUNDO SECRETARIO.

ALFONSO ARISTIDES ALVARENGA,  
TERCER SECRETARIO.

GERARDO ANTONIO SUVILLAGA,  
CUARTO SECRETARIO.

ELVIA VIOLETA MENJIVAR,  
QUINTA SECRETARIA.

JORGE ALBERTO VILLACORTA MUÑOS,  
SEXTO SECRETARIO.

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los dos días del mes de diciembre de mil novecientos  
noventa y nueve.

PUBLÍQUESE,

FRANCISCO GUILLERMO FLORES PEREZ,  
Presidente de la República.

FRANCISCO RODOLFO BERTRAND GALINDO,  
Ministro de Justicia (Ad Honorem) y Ministro de Seguridad Pública.

D.L. N° 771, del 24 de Noviembre de 1999, Publicado en el D.O. N° 231, Tomo 345, del 10 de  
Diciembre de 1999.



JULIO JACOBO WASELFI SZ

# MAPA DE LA VIOLENCIA: LOS JÓVENES DE AMÉRICA LATINA

2 0 0 8



INSTITUTO SANGARI

Ministério da Justiça



## ÍNDICE

- PRESENTACIÓN

- INTRODUCCIÓN

### 1. NOTAS CONCEPTUALES Y TÉCNICAS

1.1- Notas conceptuales

1.2- Notas técnicas

### 2. HOMICIDIOS

2.1 - Homicidios en el contexto internacional

2.2 - Homicidios en el contexto de América Latina

2.3 – Síntesis de los homicidios en América Latina

2.4 - Factores explicativos

### 3. MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSPORTE

3.1 – Mortalidad por accidentes de transporte: el contexto internacional

3.2 - Mortalidad por accidentes de transporte en América Latina

3.3 - Síntesis de América Latina

3.4 - Factores explicativos

### 4. SUICIDIOS

4.1 - Suicidios en el contexto internacional

4.2 - Suicidios en el contexto de América Latina

4.3 - Síntesis de los suicidios en América Latina

4.4 - Factores explicativos

### 5. MORTALIDAD POR ARMAS DE FUEGO

5.1 - Las muertes por armas de fuego en el contexto internacional

5.2 - Las muertes por armas de fuego en el contexto regional

5.3 - Factores explicativos

### 6. ANÁLISIS INTEGRADO DE LA MORTALIDAD VIOLENTA.

### 7. CONSIDERACIONES FINALES

Referencias bibliográficas

## INTRODUCCIÓN

Hace exactamente diez años, en 1998, fue elaborado y difundido el primer *Mapa de la Violencia: los Jóvenes de Brasil*<sup>1</sup>. Con aquel trabajo, pretendíamos realizar una lectura social de las muertes violentas de los jóvenes brasileños. Ya en ese momento, se consideraba que las muertes por causas violentas representaban solamente la punta más visible de un *iceberg* de la violencia generalizada que marcaba, de manera insoslayable, a la juventud de este país. Desde aquella época hasta hoy fueron elaborados y difundidos una serie de mapas:

- Se publicaron cinco versiones del *Mapa de la violencia: los jóvenes de Brasil*.
- En el 2006 se inauguró una nueva serie: el *Mapa de la violencia de los municipios brasileños*, que ya se encuentra en su segunda versión.
- Un mapa específico, destinado a estudiar los determinantes de las caídas en los niveles de violencia en un importante estado brasileño: el *Mapa de la violencia de San Pablo*.

Con el presente estudio se pretende dar continuidad a este esfuerzo, ampliando el campo de lectura hacia el ámbito regional y focalizando los países latinoamericanos, para tratar de descubrir las características, regularidades y especificidades que permitan profundizar la comprensión del problema y lograr que las políticas para enfrentarlo sean más eficaces.

Para tal fin, aprovechamos la más reciente actualización de las bases de datos de mortalidad de la Organización Mundial de la Salud, lo que nos permitió acceder a informaciones relativamente recientes de 83 países del mundo, entre ellos, dieciséis países de América Latina.

Debemos considerar que no toda, ni siquiera la mayor parte de las violencias cotidianas derivan en muerte; pero que la muerte representa el grado extremo de violencia que puede alcanzar la relación entre los seres humanos. Con las tasas de mortalidad juvenil sucede lo mismo que con las de mortalidad infantil. No sólo reflejan una determinada cantidad de niños que mueren, sino que además indican la precariedad (o la ausencia) de infraestructura en la atención infantil, en epidemias, en las

---

<sup>1</sup> WAISELFISZ, J. *Mapa de la violencia: los jóvenes de Brasil*. Río de Janeiro: UNESCO, Instituto Ayrton Senna, Garamond, 1998.

condiciones de higiene y de saneamiento básico, de pobreza y exclusión, de mecanismos culturales, políticos y sociales en el tratamiento de los niños, etc. De la misma forma, las tasas de mortalidad juvenil y específicamente las que se atribuyen a causas violentas, también señalan diversos modos de sociabilidad, circunstancias políticas, sociales, culturales y económicas que expresan mecanismos específicos de negación de la ciudadanía y de la exclusión de diversos sectores de nuestra juventud.

En el presente estudio se abordarán cuatro grandes categorías de mortalidad violenta:

- a) Defunciones por *accidentes de transporte*, como indicador de la violencia cotidiana en las calles y en los ámbitos de convivencia pública.
- b) *Homicidios*, como indicador, por excelencia, de diversas manifestaciones de violencia que tengan como resultado la muerte de alguno de los antagonistas.
- c) *Suicidios*, como indicador de violencia, que el ser humano dirige contra sí mismo.
- d) *Muertes por armas de fuego*, cuya identidad se expresa a través del instrumento que ocasionó la muerte: un arma de fuego, utilizada en diversas circunstancias.

Con el objetivo de contribuir a profundizar el debate sobre la violencia y de sensibilizar a la población y a las autoridades sobre la gravedad de la situación, este estudio propone trazar un panorama sobre la evolución de la mortalidad juvenil en América Latina y, más específicamente, sobre la mortalidad que deriva de situaciones violentas. Deberá ser un mecanismo metodológico que permita definir y explicar el perfil de los nuevos núcleos dinámicos de violencia de la región y que ayude a consolidar políticas comprometidas con la superación de las causas y las consecuencias de la violencia entre y contra los jóvenes.

## 1. NOTAS CONCEPTUALES Y TÉCNICAS

### 1.1- Notas conceptuales.

Para su proyecto, el Peso Global de la Morbilidad<sup>2</sup>, la Organización Mundial de la Salud realizó un enorme esfuerzo de prospección de las causas de mortalidad en casi la totalidad de los países. En el año 2002, el informe<sup>3</sup> determina que, en el planeta, murieron más de 2,6 millones de personas, víctimas de tres de las causas consideradas violentas. En esta trágica estadística observamos: 1,2 millones de defunciones por accidentes de transporte; 0,9 millones por suicidios y 0,6 millones por homicidios. Resulta difícil dimensionar o referenciar mentalmente magnitudes tales. En principio, intuimos que se trata de cifras extremadamente elevadas. Una primera idea sobre su significado puede obtenerse comparándolo con el número total de muertes que se produjeron en operaciones de guerra<sup>4</sup> en el mismo año. Según la misma fuente, fueron 171.121, es decir, una cantidad significativamente menor a la de cualquiera de las tres fuentes tomadas individualmente. Agrupando esas tres causas, en el mencionado año, las muertes *violentas* fueron quince veces mayores a las registradas en conflictos bélicos. Como señala otro informe de la OMS<sup>5</sup>: “En conjunto, la violencia es una de las principales causas de muerte en todo el mundo para la población de 15 a 44 años de edad, ya que es responsable aproximadamente del 14% de las muertes en la población masculina y del 7% en la femenina”.

Pero estas son magnitudes que abarcan solamente a quienes perdieron la vida. Un número bastante mayor sufrió lesiones y consecuencias no mortales. Por cada persona que muere por causas violentas, muchas resultan lesionadas y / o sufren una gran variedad de problemas físicos o mentales.

De este modo, el continuo incremento de la violencia cotidiana en los últimos tiempos se configura como un aspecto representativo y problemático de la actual organización de la vida social, especialmente en los grandes centros urbanos, manifestándose en las diversas esferas de la vida social. Estamos presenciando un profundo cambio en las formas de manifestación, de percepción y de abordaje de un fenómeno que parece ser una de las características que marcan nuestra época: la

---

<sup>2</sup> Global Burden of Diseases.

<sup>3</sup> Death and DALY estimates for 2002 by cause for WHO Member States. WHO. Department of Measurement and Health Information. In: <http://www.who.int/healthinfo/bod/en/index.html>. consultado el 3 / 9 / 2008.

<sup>4</sup> Incluye muertes por lesiones a personal militar o a la población civil, causadas por operaciones de guerra o por rebeliones civiles.

<sup>5</sup> OMS. Injury: a leading cause of the global burden of disease. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 1999. (documento inédito WHO / HSC / VIP / 99.11).

violencia. Como asevera Wieviorka<sup>6</sup>, “están en juego cambios tan profundos que es legítimo acentuar las inflexiones y las rupturas de la violencia, más que las continuidades”. Efectivamente, por un lado vemos un incremento constante en los indicadores objetivos de la violencia: tasas de homicidios, conflictos étnicos, religiosos, raciales, índices de criminalidad, incluyendo en esa categoría al narcotráfico, etc. Por otro lado, en las últimas décadas, presenciamos una mayor comprensión de la violencia, una reconceptualización, por sus peculiaridades actuales y por los nuevos significados que asume el concepto, “(...) a modo de incluir y nombrar como violencia a los acontecimientos que anteriormente pasaban como prácticas cotidianas de regulación de las relaciones sociales”<sup>7</sup>, como la violencia intrafamiliar, contra la mujer o los niños, la violencia simbólica contra grupos, categorías sociales o etnias, etc.

Aunque se presenten dificultades para definir qué se nombra como violencia, se pueden delimitar algunos elementos de consenso sobre este tema: la noción de coerción o de fuerza, el daño que se produce en el individuo o en el grupo de individuos que pertenecen a una determinada clase o categoría social, género o etnia. En tal sentido, este trabajo concuerda con el concepto de que :

*hay violencia cuando, en una situación de interacción, uno o varios sujetos actúan en forma directa o indirecta, concentrada o dispersa, causando daños a una o a más personas en diferentes grados, ya sea en su integridad física, en su integridad moral, en sus posesiones o en sus participaciones simbólicas y culturales*<sup>8</sup>.

Los estudios más recientes sobre la violencia se vienen concentrando en el área urbana, lo que se explica por el hecho de que las cuestiones relevantes de la sociedad se encuentran principalmente en las grandes ciudades. Según Dubet<sup>9</sup>, el espacio urbano aparece como síntoma, símbolo y representación “de la civilización y la barbarie modernas”.

Asimismo, la definición de juventud puede adquirir connotaciones diversas y pasibles de identificarse según los intereses de cada área del saber. La alternativa fácil del recorte por edades, si bien por un lado introduce una referencia concreta, no permite superar el problema de definir lo que significa el concepto juventud. Pero, incluso en lo referente a la franja de edad, existen divergencias en la identificación de la categoría juventud. En este documento, seguiremos las definiciones de la Organización

---

<sup>6</sup> WIEVIORKA, M. *O novo paradigma da violência*. Tempo Social: Revista de Sociologia de la USP, V.9, nº1, 1997.

<sup>7</sup> PORTO, M. S. G. A violência entre a inclusão e a exclusão social. *VII Congresso Sociedade Brasileira de Sociologia*, Brasília: agosto, 1997.

<sup>8</sup> MICHAUD, Y. A. *Violência*, São Paulo: Ática, 1989

<sup>9</sup> DUBET, F. *Penser le sujet*. S / I. Fayard, 1995.



Panamericana de la Salud y de la Organización Mundial de la Salud – OPS / OMS – en las que los conceptos de adolescencia y juventud se diferenciarían por sus especificidades fisiológicas, psicológicas y sociológicas. Para la OPS / OMS,<sup>10</sup> la adolescencia constituiría un proceso fundamentalmente biológico durante el cual se acelera el desarrollo cognitivo y la formación de la personalidad. Abarcaría las edades de 10 a 19 años, divididas en las etapas de pre-adolescencia (de los 10 a los 14 años) y de adolescencia propiamente dicha (de los 15 a los 19 años). A su vez, el concepto juventud resumiría una categoría esencialmente sociológica, que indicaría el proceso de preparación para que los individuos asuman el papel de adulto en la sociedad, tanto en el plano familiar como en el profesional, extendiéndose de los 15 a los 24 años.

Aun faltaría señalar porqué se utilizan las muertes violentas como un indicador general de violencia en la sociedad y cuál es el sentido que se le atribuye al concepto en este trabajo. Dos grupos de argumentos justifican la decisión de utilizar las muertes violentas como un indicador general de violencia. En primer lugar, como ya hemos señalado y definido anteriormente, la violencia cubre un espectro significativamente más amplio de comportamientos que el de las muertes por violencia. No todas las formas de violencia, ni siquiera la mayor parte de las violencias cotidianas, conducen necesariamente a la muerte de alguno de los protagonistas involucrados. Sin embargo, la muerte revela, *per se*, la violencia llevada a su grado extremo. Así como el indicador de virulencia de una epidemia se relaciona generalmente con la cantidad de muertes que generó, también la intensidad en los diversos tipos de violencia guarda una estrecha relación con el número de muertes que origina.

En segundo lugar, porque no existen muchas alternativas. Tal como pudo poner en evidencia nuestra investigación en el DF<sup>11</sup>, el registro de denuncias a la policía sobre diversas formas de violencia tiene un alcance extremadamente limitado. En los casos de violencia física, sólo el 6,4% de los jóvenes lo denunciaron en la policía; en los casos de asalto / hurto, sólo el 4%; en los casos de violencia en el transporte, sólo el 15%. Mientras que en las defunciones, contamos con un Sistema de Informaciones sobre Mortalidad de la OMS, que centraliza las informaciones sobre las defunciones en un gran número de países del mundo y cubre un universo bastante significativo de las muertes que se produjeron y de sus causas.

---

<sup>10</sup> OPS / OMS. La salud del adolescente y el joven en las Américas. Washington, DC., 1985.

<sup>11</sup> WAISELFISZ, J. J. *Juventude, violência e cidadania*. Os jovens de Brasília. S.Paulo: Cortez / UNESCO, 1998.

Dada la utilización de este Sistema, entenderemos como muerte violenta a las defunciones provocadas por accidentes de transporte, por homicidios o por agresiones fatales y por suicidios. ¿Qué permitiría unificar a estas circunstancias aparentemente poco similares en una única categoría? A diferencia de las muertes por causas endógenas, que remiten a un deterioro de la salud causado por algún tipo de padecimiento o de enfermedad, en los casos que aquí se tratan, la muerte es el resultado de una intervención humana, es decir, el resultado de alguna acción de los individuos, ya sea contra sí mismos, como en el caso de los suicidios, o por la intervención, intencional o no, de otras personas.

Aunque cada una de estas muertes posea su historia individual, su conjunto de determinantes, de causas diferentes y específicas para cada caso, irreductibles en su diversidad y comprensibles sólo desde su contexto específico, sociológicamente debemos señalar cómo se desarrollará su regularidad y constancia a lo largo del trabajo. Todos los años hay un número determinado de muertes violentas, levemente superior o inferior al número de muertes ocurridas el año anterior. Sin demasiado esfuerzo, a partir de estos datos, podríamos pronosticar, con un cierto margen de error, cuántos jóvenes morirán en nuestro país el año que viene debido a causas violentas. Y son esas regularidades las que nos permiten inferir que, lejos de ser el resultado de decisiones individuales tomadas por sujetos aislados, estamos frente a fenómenos de naturaleza social, producto de un conjunto de determinantes que tienen su origen en la convivencia de los grupos y en las estructuras de la sociedad.

A fines del siglo pasado, Durkheim<sup>12</sup> escribió un tratado sobre el tema del suicidio que puede considerarse uno de los pilares de la sociología moderna. El autor resaltaba que las tasas de suicidio representan un excelente indicador de la situación social y que sus movimientos se encuentran fuertemente asociados a los problemas generales que afectan al conjunto de la sociedad. El autor entendía que la sociedad no es simplemente el producto de la acción y de la conciencia individual. Por el contrario, las formas colectivas de actuar y de pensar son el resultado de una realidad exterior a los individuos que se va conformando a cada instante. La investigación sobre el crimen, la violencia y el suicidio como hecho social, permitiría comprobar científicamente estos fenómenos y demostrar que la práctica de un crimen no depende tanto del individuo, sino de las diversas formas de cohesión y de solidaridad social. Asimismo, a lo largo de este estudio, pretendemos señalar que las diversas formas de abordar la violencia, lejos

---

<sup>12</sup> DURKHEIM, E. *O suicídio: estudo sociológico*. Lisboa: Presença, 1996



de ser productos aleatorios de actores aislados, configuran tendencias que encuentran su explicación en las situaciones sociales, políticas y económicas por las que atraviesa el país.

## 1.2 - Notas técnicas

La principal fuente para construir los indicadores del presente informe fue el Sistema de Información Estadística de la Organización Mundial de la Salud – OMS – conocido internacionalmente como *WHOSIS*, por su sigla en inglés<sup>13</sup>.

Los capítulos de interés para este estudio están comprendidos en lo que la Clasificación Internacional de Enfermedades, versión 10 – CIE 10 – en el su Capítulo XX, cataloga como "causas externas de morbilidad y mortalidad". Cuando se registra una defunción debido a causas externas (accidentes, envenenamiento, quemadura, ahogo etc.) se describe tanto la naturaleza de la lesión como las circunstancias que la originaron. De esta forma, para codificar las defunciones, se utilizó la causa básica, entendida como el tipo de hecho, violencia o accidente causante de la lesión que ocasionó la muerte. Entre las causas de muerte que establece el CIE-10, se utilizaron las siguientes:

- **Accidentes de Transporte**, que corresponden a las categorías V01 a V99 del CIE-10 y que, además de los comúnmente denominados "accidentes de transporte", incorpora otros accidentes derivados de las actividades de transporte, como el aéreo, el acuático, etc.
- **Homicidios**, que corresponden a la sumatoria de las categorías X85 a Y09 y reciben el título genérico de *Agresiones*. Tiene como característica la presencia de la agresión de terceros que utilizan cualquier medio para provocar daños, lesiones o la muerte de la víctima.
- **Suicidios**, que corresponde a las categorías X60 a X84, todas bajo el título *Lesiones Autoprovocadas Intencionalmente*.
- **Muertes por el uso de Armas de Fuego**, o simplemente, como se lo denominará a lo largo del trabajo, *Armas de Fuego*. Se trata de todas las muertes, accidentales, por agresión de terceros, autoprovocadas intencionalmente o con intencionalidad desconocida, cuya característica común fue la muerte causada por un arma de fuego. Los casos de la utilización de un

---

<sup>13</sup> World Health Organization Statistical Information System

arma de fuego se agrupan en las categorías W32 a W34 de las muertes por traumatismos accidentales; X72 a X74 de las Lesiones Autoprovocadas Intencionalmente; X93 a X95 de las Agresiones e Y22 a Y24 del capítulo de *Intención Indeterminada*.

A partir de las bases de datos del *WHOSIS*, se pudieron completar los datos de mortalidad para 83 países del mundo, de los cuales dieciséis pertenecen a América Latina. Son los países que utilizan o el CIE-9 (versión anterior a la utilizada actualmente, pero que, para los capítulos que se estudiaron, permite la equiparación) o el CIE-10. La única excepción fueron los datos de mortalidad por armas de fuego, que sólo se pudieron discriminar para los países que utilizan el CIE-10. Por este motivo, contamos solamente con datos de setenta países, quince de ellos pertenecen a América Latina.

Además, hubo otro factor que limitó la inclusión de los países existentes en las bases de datos. Como hay demoras y lagunas en el envío de las informaciones a la OMS, no se pudieron computar los datos para un mismo año. Para conservar un mínimo de comparabilidad y al mismo tiempo estar en condiciones de analizar el mayor número de países posible, se utilizó el lapso de un quinquenio. De esta forma, el año que se utilizó a los efectos de comparación puede oscilar entre el 2002 y el 2006, dependiendo del último dato disponible. Para no perder de vista estas diferencias, se consignó el año del dato utilizado en las tablas elaboradas.

Como algunos países de América Latina, que son el foco de nuestra atención, ponen a disposición los datos posteriormente enviados a la OMS, vía internet, se juzgó oportuno actualizar las informaciones y / o completar las lagunas de tres países de la región.

- **Colombia.** Los datos que corresponden a 2002, 2003 y 2005 se obtuvieron del sitio del órgano oficial de estadísticas y censos del Gobierno de Colombia: el Departamento Administrativo Nacional de Estadística<sup>14</sup>.
- **Brasil.** Los datos que corresponden al año 2005 se obtuvieron en el sitio del Ministerio de Salud de Brasil<sup>15</sup>.
- **Venezuela.** Los datos para el año 2005 se tomaron del Anuario de Mortalidad 2005 del Ministerio de Salud / Venezuela<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> <[www.dane.gov.co](http://www.dane.gov.co)>, consultado el 1 / 8 / 2008.

<sup>15</sup> <[www.datasus.gov.br](http://www.datasus.gov.br)> consultado el 25 / 7 / 2008.

Para el cálculo de las tasas de mortalidad, se utilizaron las bases de datos de población suministrados por el propio *WHOSIS*. No obstante, frente a la existencia de grandes lagunas en los datos de población, se utilizó la Base Internacional de datos del *US Census Bureau*<sup>17</sup>.

Todavía nos quedan algunos datos por observar. En primer lugar, se encontraron serias discrepancias, en los datos referentes a homicidios, entre las informaciones enviadas a la OMS y los datos recogidos por fuentes independientes en dos de los 83 países analizados.

- Sudáfrica. Los datos que constan en el *WHOSIS* indican un total de 4.951 homicidios para el año 2005, lo que determinaría una tasa de 10,4 homicidios cada 100 mil habitantes. A su vez, el Servicio de la Policía de Sudáfrica<sup>18</sup> difunde que para ese mismo año hubo un total de 18.545 homicidios, correspondiente a una tasa de 39,6 homicidios cada 100 mil, casi cuatro veces más alto. Este dato ubicaría al país en el tercer lugar del ranking internacional de homicidios, sólo por debajo de El Salvador y de Colombia.
- República Dominicana. En los últimos datos disponibles por el *WHOSIS*, en el 2004, se habrían contabilizado 498 homicidios, equivalentes a 5,6 homicidios cada 100 mil habitantes. A su vez, según el Observatorio Centroamericano sobre la Violencia, el Oncavi, basado en datos de la policía del país, ese año se registraron 2.354 homicidios, con una tasa de 25,25 homicidios cada 100 mil habitantes, casi cinco veces más. Las consecuencias de estas diferencias se verán cuando se analice el caso de la República Dominicana en el capítulo correspondiente a los homicidios.

En segundo lugar, las informaciones contenidas sobre el continente africano en la base del *WHOSIS* son prácticamente inexistentes. Por este motivo, algunos países, que otras fuentes señalan por sus elevados índices de violencia (Sierra Leona, Somalía, Liberia o Angola, entre otros) no han sido considerados en este estudio, por no contar con informaciones desagregadas para el segmento joven, foco principal del trabajo. Como consecuencia, en los análisis comparativos, los datos referentes al continente africano pueden verse perjudicados.

---

<sup>16</sup> <[http://www.mpps.gob.ve/ms/direcciones\\_msds/Epidemiologia/Estadistica/Archivos/Anuarios.htm](http://www.mpps.gob.ve/ms/direcciones_msds/Epidemiologia/Estadistica/Archivos/Anuarios.htm)>, consultado el 25 / 7 / 2008.

<sup>17</sup> <<http://www.census.gov/ipc/www/idb/summaries.html>>.

<sup>18</sup> Murder in the RSA for the period April to March 2001 / 2002 to 2007 / 2008" (PDF). South African Police Service. <[http://www.saps.gov.za/statistics/reports/crimestats/2008/march\\_april\\_2001\\_2008/catagory/murder.pdf](http://www.saps.gov.za/statistics/reports/crimestats/2008/march_april_2001_2008/catagory/murder.pdf)>

## 2. HOMICIDIOS

Este capítulo deberá trazar, en primer lugar, un panorama de los homicidios en el mundo, con el objetivo de dimensionar la situación de los países de América Latina en el contexto internacional y poner en evidencia cómo ciertos mecanismos que forman parte de nuestro horizonte cultural hacen que situaciones que son, en realidad, extraordinarias, fuera de lo común parezcan normales o naturales. En segundo lugar, deberá hacerse un análisis específico de la situación y evolución reciente de los datos cuantitativos de homicidios en cada uno de los países de la región. Después de hacer una síntesis de la región, se buscará analizar la existencia e incidencia de determinantes macro estructurales en la producción de violencia homicida.

### 2.1 - Homicidios en el contexto internacional.

Las tablas que siguen sintetizan la situación de 83 países, entre los cuales dieciséis pertenecen a América Latina, para los que la OMS, mediante su sistema de informaciones, puso a disposición los datos de mortalidad. Tal como se aclaró en el capítulo inicial, que trata de la metodología del trabajo, estos 83 países no representan una muestra ni resultan de una selección arbitraria. Los países miembros envían sus informaciones a la OMS en forma irregular y esto hace que los datos constantes en sus bases se refieran a períodos variados y diferentes. Pero, como la intención es comparar países, no sería aconsejable utilizar fechas muy distantes en el tiempo. Por eso, fue necesario realizar un recorte temporal, por el que se seleccionaron aquellos países que enviaron su información, como mínimo, para el año 2002.

La primera tabla, la 2.1.1, informa las tasas de homicidio joven y no joven agrupadas por región / continente. Vemos que las elevadas tasas de América Latina (que por afinidad regional y cultural se extienden a los países caribeños) son, por lejos, muy superiores a las del resto de las regiones analizadas, duplicando a las africanas, triplicando o cuadruplicando a las de América del Norte y muy, pero muy distantes a los índices de Europa. La probabilidad de que un joven de América Latina muera siendo víctima de un homicidio es treinta veces mayor a la de un joven de Europa y setenta veces superior a la de los jóvenes de países como Grecia, Hungría, Inglaterra, Austria, Japón o Irlanda.

Tabla 2.1.1: Tasas de homicidio joven, no joven y total por región / continente

Región / Continente	Joven	No joven	Total
África	16,1	8,5	10,1
América del Norte	12,0	4,6	5,6
América Latina	36,6	16,1	19,9
Asia	2,4	2,1	2,1
Caribe	31,6	13,2	16,3
Europa	1,2	1,3	1,2
Oceanía	1,6	1,2	1,3

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

En la tabla 2.1.2, la información está desagregada para cada uno de los 83 países, en número de homicidios jóvenes, no jóvenes y totales de las tasas de homicidio (listando el número de incidentes cada 100 mil individuos) y de los índices de victimización, resultado de la relación entre la tasa joven y la tasa no joven. Este último índice constituye un fuerte indicador de problemas juveniles. Cuando este índice se aproxima a 1, significa que no existen dificultades, las tasas joven y no joven son muy similares. Si el índice se encuentra significativamente por debajo de 1, quiere decir que la juventud se halla preservada: proporcionalmente, mueren más no jóvenes que jóvenes. Pero si se ubica por encima de la unidad, es un indicador de dificultades juveniles y cuanto más supera a la unidad, mayor es el problema. En esta tabla, los países están dispuestos por orden alfabético. Los países de América Latina están resaltados en amarillo en el listado para su mejor identificación.

La tabla que sigue, la 2.1.3, presenta tres series diferentes de datos: las tasas totales de homicidio, las tasas de homicidio juvenil y los índices de victimización. En la tabla, los índices de los países se encuentran ordenados en forma decreciente.

Hay varios hechos que inmediatamente llaman la atención.

- De los 83 países analizados los cuatro países con mayores tasas totales de homicidio pertenecen a América Latina y son Colombia, El Salvador, Guatemala y Venezuela.
- De los quince países con las mayores tasas totales de homicidio, nueve son de la región.
- Los países que presentan las menores tasas totales de homicidio en América Latina se ubican, en el contexto mundial, en una posición intermedia o incluso entre los de violencia elevada. De esta forma, la menor tasa regional,

la de Uruguay, con un índice total de 4,5 homicidios cada 100 mil habitantes, se ubica en la posición número 35 del orden internacional, es decir, en el grupo de las tasas moderadas hacia arriba y muy lejos de la mayor parte de los países de Europa o de Asia, cuyos índices ni siquiera llegan a 2 homicidios cada 100 mil habitantes.

- Si el panorama regional ya es grave, en lo referente a los homicidios en la población, cuando entramos en el capítulo de los homicidios juveniles la situación regional se vuelve más preocupante aún: de los 83 países, los cinco primeros lugares corresponden a América Latina.
- Uruguay, el de menor índice regional y que en los homicidios totales ocupaba la posición 35 en el ordenamiento internacional, ahora pasa a ocupar la posición 27, es decir, se incluye en el grupo de países con elevada incidencia de homicidios.
- En el ingreso a la victimización juvenil, los países de América Latina también ocupan una posición destacada. Si el primer lugar en victimización lo ocupa Puerto Rico (Estado Libre Asociado de Estados Unidos) que comparte muchos elementos de la cultura latina, cinco de las diez primeras posiciones corresponden a países de América Latina. México, que es el país de menor victimización de la región, ocupa en el orden internacional la posición 40.
- En oposición a la noción de que la violencia juvenil es un fenómeno universal, según la misma tabla, vemos que en más de la mitad de los países la proporción de víctimas jóvenes es casi igual o inferior a la de las víctimas no jóvenes. En 36 países, entre los que se encuentran: Austria, Finlandia, Grecia, Irlanda, Japón, Hungría, Nueva Zelandia, Polonia, etc., las tasas de homicidios no jóvenes son equivalentes o superiores a las tasas juveniles.
- En este sentido, hay un hecho casual pero altamente indicativo: la tabla 2.1.3, que ordena a los países en forma decreciente en los tres índices ya mencionados, tuvo que ser dividida, por su extensión, en dos páginas con aproximadamente el mismo número de países en cada una. Se puede notar que la totalidad de los países de América Latina se encuentra en la primera página, la de los índices más elevados. En la segunda, que corresponde a la de los menores índices, no encontramos ningún país latinoamericano.

Tabla 2.1.2: Número y tasas de homicidio (cada 100.000) y índices de victimización, para la población joven, no joven y total. Diversos Países. Último año disponible.

País	Año	Número de Homicidios			Tasas de Homicidio			Victimización
		Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total	
Albania	2004	28	103	131	4,8	4,0	4,2	1,2
Alemania	2004	65	461	526	0,7	0,6	0,6	1,1
Antigua y Barbuda	2002	0	4	4	0,0	6,1	5,1	0,0
Argentina	2004	624	1.620	2.244	9,4	5,0	5,8	1,9
Armenia	2003	9	51	60	1,5	2,0	1,9	0,8
Australia	2003	46	211	257	1,7	1,2	1,3	1,4
Austria	2006	4	62	66	0,4	0,9	0,8	0,5
Bermuda	2002	0	0	0	0,0	0,0	0,0	
Brasil	2005	17.994	29.775	47.578	51,6	19,3	25,2	2,7
Bulgaria	2004	25	197	222	2,3	2,9	2,9	0,8
Canadá	2004	111	403	514	2,5	1,5	1,6	1,7
Chile	2004	211	642	853	7,9	4,9	5,4	1,6
Colombia	2005	5.587	13.288	18.875	73,4	37,4	43,8	2,0
Costa Rica	2005	72	229	301	9,2	7,1	7,5	1,3
Croacia	2005	6	53	59	1,0	1,4	1,3	0,7
Cuba	2005	124	558	682	7,7	5,7	6,0	1,3
Dominica	2003	2	5	7	15,4	8,5	9,8	1,8
Ecuador	2005	689	1.718	2.407	26,1	16,0	18,0	1,6
El Salvador	2005	1.242	2.036	3.278	92,3	37,9	48,8	2,4
Escocia	2005	18	61	79	2,7	1,4	1,6	2,0
Eslovaquia	2005	11	78	89	1,3	1,7	1,7	0,7
Eslovenia	2006	1	12	13	0,4	0,7	0,6	0,6
España	2005	60	329	389	1,1	0,9	0,9	1,3
Estonia	2005	10	113	123	4,8	9,9	9,1	0,5
Finlandia	2006	11	94	105	1,7	2,0	2,0	0,8
Francia	2005	54	381	435	0,7	0,7	0,7	1,0
Grecia	2006	7	88	95	0,5	0,9	0,9	0,6
Guadalupe	2005	4	11	15	6,8	2,9	3,4	2,3
Guatemala	2004	1.359	2.044	3.403	55,4	21,5	28,5	2,6
Guyana	2005	32	106	138	21,2	17,3	18,0	1,2
Guyana Francesa	2005	3	8	11	9,7	5,0	5,8	1,9
Holanda	2004	24	167	191	2,4	1,1	1,2	2,2
Hong Kong	2005	4	32	36	0,4	0,5	0,5	0,8
Hungría	2005	7	187	194	0,5	2,1	1,9	0,3
Inglaterra y Gales	2005	31	106	137	0,4	0,2	0,3	2,0
Irlanda	2005	2	12	14	0,3	0,3	0,3	0,9
Irlanda del Norte	2005	6	26	32	2,4	1,8	1,9	1,3
Isla Reunión	2005	0	17	17	0,0	2,6	2,2	0,0
Islandia	2005	1	2	3	2,3	0,8	1,0	2,9
Islas Vírgenes	2003	4	27	31	27,1	28,6	28,4	0,9
Israel	2003	87	239	326	8,0	4,4	5,0	1,8

(cont.)

Tabla 2.1.2: Número y tasas de homicidio (cada 100.000) y índices de victimización, para la población joven, no joven y total. Diversos Países. Último año disponible (cont.)

País	Año	Número de Homicidios			Tasas de Homicidio			Victimización
		Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total	
Italia	2003	78	570	648	1,3	1,1	1,1	1,1
Japón	2006	46	534	580	0,3	0,5	0,5	0,7
Kirguistán	2005	49	329	378	4,5	8,2	7,4	0,6
Kuwait	2002	7	19	26	2,0	0,9	1,1	2,1
Letonia	2005	19	210	229	5,3	10,8	10,0	0,5
Lituania	2005	28	286	314	5,3	9,9	9,2	0,5
Luxemburgo	2005	1	6	7	1,9	1,5	1,5	1,3
Macedonia	2003	11	55	66	3,3	3,2	3,3	1,0
Malta	2005	1	1	2	1,7	0,3	0,5	5,9
Martinica	2005	3	11	14	5,3	3,2	3,5	1,6
México	2005	2.108	7.744	9.852	10,4	9,0	9,3	1,2
Moldavia	2006	31	232	263	4,5	8,0	7,3	0,6
Nicaragua	2005	199	372	571	16,6	8,7	10,4	1,9
Noruega	2005	5	24	29	0,9	0,6	0,6	1,5
Nueva Zelanda	2004	6	41	47	1,0	1,2	1,1	0,9
Panamá	2004	100	222	322	17,8	8,7	10,4	2,0
Paraguay	2004	256	508	764	22,3	10,1	12,3	2,2
Polonia	2005	45	513	558	0,7	1,6	1,5	0,4
Portugal	2003	23	147	170	1,7	1,6	1,6	1,0
Puerto Rico	2003	280	460	740	46,6	14,0	19,1	3,3
Reino Unido	2005	55	193	248	0,7	0,4	0,4	1,9
Rep. Checa	2005	10	86	96	0,7	1,0	0,9	0,8
Rep. de Mauricio	2005	6	39	45	3,1	3,8	3,7	0,8
Rep. de Corea	2006	58	732	790	0,9	1,7	1,6	0,5
Rep. de Maldivas	2005	0	1	1	0,0	0,5	0,3	0,0
Rep. Dominicana	2004	154	344	498	9,1	4,7	5,6	1,9
Rodrigues	2005	0	2	2	0,0	7,0	5,4	0,0
Rumania	2004	85	607	692	2,5	3,3	3,2	0,8
San Vicente y G.	2003	3	7	10	12,1	7,6	8,6	1,6
Santa Lucía	2002	8	30	38	26,4	24,0	24,5	1,1
Servia	2006	17	136	153	1,8	2,1	2,1	0,8
Servia y Montenegro	2002	30	153	183	2,7	2,2	2,3	1,2
Singapur	2006	0	12	12	0,0	0,4	0,3	0,0
Sudáfrica	2005	1.720	3.231	4.951	16,6	8,7	10,4	1,9
Suecia	2004	12	85	97	1,1	1,1	1,1	1,0
Tailandia	2002	605	2.727	3.332	5,7	5,2	5,3	1,1
Tayikistán	2005	22	101	123	1,4	1,9	1,8	0,7
Trinidad y Tobago	2002	49	130	179	21,2	14,9	16,2	1,4
Uruguay	2004	36	116	152	7,0	4,0	4,5	1,7
USA	2005	5.444	12.443	17.887	12,9	4,9	6,0	2,6
Uzbequistán	2005	128	606	734	2,2	3,0	2,8	0,7
Venezuela	2004	2.965	4.383	7.348	64,2	21,6	29,5	3,0

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)



Tabla 2.1.3: Orden de las tasas de homicidio total, juvenil y no joven y de los índices de victimización. Diversos Países. Último año disponible.

TASA DE HOMICIDIO TOTAL			TASA DE HOMICIDIO JUVENIL			ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
País	Tasa	Pos.	País	Tasa	Pos.	País	Índice	Pos.
El Salvador	48,8	1°	El Salvador	92,3	1°	Puerto Rico	3,3	1°
Colombia	43,8	2°	Colombia	73,4	2°	Venezuela	2,9	2°
Venezuela	29,5	3°	Venezuela	64,2	3°	Brasil	2,7	3°
Guatemala	28,5	4°	Guatemala	55,4	4°	USA	2,6	4°
Islas Vírgenes	28,4	5°	Brasil	51,6	5°	Guatemala	2,6	5°
Brasil	25,2	6°	Puerto Rico	46,6	6°	El Salvador	2,4	6°
Santa Lucía	24,5	7°	Islas Vírgenes	27,1	7°	Guadalupe	2,3	7°
Puerto Rico	19,1	8°	Santa Lucía	26,4	8°	Holanda	2,2	8°
Guyana	18,0	9°	Ecuador	26,1	9°	Paraguay	2,2	9°
Ecuador	18,0	10°	Paraguay	22,3	10°	Kuwait	2,1	10°
Trinidad y Tobago	16,2	11°	Trinidad y Tobago	21,2	11°	Panamá	2,0	11°
Paraguay	12,3	12°	Guyana	21,2	12°	Escocia	2,0	12°
Nicaragua	10,4	13°	Panamá	17,8	13°	Colombia	2,0	13°
Sudáfrica	10,4	14°	Nicaragua	16,6	14°	Inglaterra y Gales	2,0	14°
Panamá	10,4	15°	Sudáfrica	16,6	15°	Guyana Francesa	1,9	15°
Letonia	10,0	16°	Dominica	15,4	16°	Rep. Dominicana	1,9	16°
Dominica	9,8	17°	USA	12,9	17°	Nicaragua	1,9	17°
México	9,3	18°	San Vicente y G.	12,1	18°	Sudáfrica	1,9	18°
Lituania	9,2	19°	México	10,4	19°	Reino Unido	1,9	19°
Estonia	9,1	20°	Guyana Francesa	9,7	20°	Argentina	1,9	20°
San Vicente y G.	8,6	21°	Argentina	9,4	21°	Israel	1,8	21°
Costa Rica	7,5	22°	Costa Rica	9,2	22°	Dominica	1,8	22°
Kirguistán	7,4	23°	Rep. Dominicana	9,1	23°	Canadá	1,7	23°
Moldavia	7,3	24°	Israel	8,0	24°	Uruguay	1,7	24°
USA	6,0	25°	Chile	7,9	25°	Ecuador	1,6	25°
Cuba	6,0	26°	Cuba	7,7	26°	Martinica	1,6	26°
Argentina	5,8	27°	Uruguay	7,0	27°	Chile	1,6	27°
Guyana Francesa	5,8	28°	Guadalupe	6,8	28°	San Vicente y G.	1,6	28°
Rep. Dominicana	5,6	29°	Tailandia	5,7	29°	Noruega	1,5	29°
Rodrigues	5,4	30°	Lituania	5,3	30°	Trinidad y Tobago	1,4	30°
Chile	5,4	31°	Letonia	5,3	31°	Australia	1,4	31°
Tailandia	5,3	32°	Martinica	5,3	32°	Cuba	1,3	32°
Antigua y Barbuda	5,1	33°	Albania	4,8	33°	Irlanda del Norte	1,3	33°
Israel	5,0	34°	Estonia	4,8	34°	España	1,3	34°
Uruguay	4,5	35°	Kirguistán	4,5	35°	Costa Rica	1,3	35°
Albania	4,2	36°	Moldavia	4,5	36°	Luxemburgo	1,3	36°
Rep. de Mauricio	3,7	37°	Macedonia	3,3	37°	Serbia y Montenegro	1,2	37°
Martinica	3,5	38°	Rep. de Mauricio	3,1	38°	Guyana	1,2	38°
Guadalupe	3,4	39°	Escocia	2,7	39°	Albania	1,2	39°
Macedonia	3,3	40°	Serbia y Montenegro	2,7	40°	México	1,2	40°
Rumania	3,2	41°	Canadá	2,5	41°	Italia	1,1	41°
Bulgaria	2,9	42°	Rumania	2,5	42°	Santa Lucía	1,1	42°

(continua)

Tabla 2.1.3: Orden de las tasas de homicidio total, juvenil y no joven y de los índices de victimización. Diversos Países. Último año disponible (continuación).

TASA DE HOMICIDIO TOTAL			TASA DE HOMICIDIO JUVENIL			ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
País	Tasa	Pos.	País	Tasa	Pos.	País	Índice	Pos.
Uzbekistán	2,8	43°	Holanda	2,4	43°	Tailandia	1,1	43°
Serbia y Montenegro	2,3	44°	Irlanda del Norte	2,4	44°	Alemania	1,1	44°
Isla Reunión	2,2	45°	Bulgaria	2,3	45°	Portugal	1,0	45°
Serbia	2,1	46°	Islandia	2,3	46°	Macedonia	1,0	46°
Finlandia	2,0	47°	Uzbekistán	2,2	47°	Suecia	1,0	47°
Hungría	1,9	48°	Kuwait	2,0	48°	Francia	1,0	48°
Armenia	1,9	49°	Luxemburgo	1,9	49°	Islas Vírgenes	0,9	49°
Irlanda del Norte	1,9	50°	Serbia	1,8	50°	Irlanda	0,9	50°
Tayikistán	1,8	51°	Malta	1,7	51°	Nueva Zelanda	0,9	51°
Eslovaquia	1,7	52°	Portugal	1,7	52°	Serbia	0,8	52°
Portugal	1,6	53°	Australia	1,7	53°	Finlandia	0,8	53°
Rep. de Corea	1,6	54°	Finlandia	1,7	54°	Rep. de Mauricio	0,8	54°
Canadá	1,6	55°	Armenia	1,5	55°	Hong Kong	0,8	55°
Escocia	1,6	56°	Tayikistán	1,4	56°	Bulgaria	0,8	56°
Luxemburgo	1,5	57°	Eslovaquia	1,3	57°	Armenia	0,8	57°
Polonia	1,5	58°	Italia	1,3	58°	Rumania	0,8	58°
Croacia	1,3	59°	España	1,1	59°	Rep. Checa	0,8	59°
Australia	1,3	60°	Suecia	1,1	60°	Uzbekistán	0,7	60°
Holanda	1,2	61°	Croacia	1,0	61°	Tayikistán	0,7	61°
Nueva Zelanda	1,1	62°	Nueva Zelanda	1,0	62°	Croacia	0,7	62°
Italia	1,1	63°	Noruega	0,9	63°	Eslovaquia	0,7	63°
Kuwait	1,1	64°	Rep. de Corea	0,9	64°	Japón	0,7	64°
Suecia	1,1	65°	Rep. Checa	0,7	65°	Grecia	0,6	65°
Islandia	1,0	66°	Polonia	0,7	66°	Eslovenia	0,6	66°
Rep. Checa	0,9	67°	Reino Unido	0,7	67°	Moldavia	0,6	67°
España	0,9	68°	Francia	0,7	68°	Kirguistán	0,6	68°
Grecia	0,9	69°	Alemania	0,7	69°	Lituania	0,5	69°
Austria	0,8	70°	Grecia	0,5	70°	Rep. de Corea	0,5	70°
Francia	0,7	71°	Hungría	0,5	71°	Letonia	0,5	71°
Eslovenia	0,6	72°	Inglaterra y Gales	0,4	72°	Estonia	0,5	72°
Alemania	0,6	73°	Hong Kong	0,4	73°	Austria	0,5	73°
Noruega	0,6	74°	Austria	0,4	74°	Polonia	0,4	74°
Hong Kong	0,5	75°	Eslovenia	0,4	75°	Hungría	0,3	75°
Malta	0,5	76°	Japón	0,3	76°	Antigua y Barbuda	0,0	77°
Japón	0,5	77°	Irlanda	0,3	77°	Isla Reunión	0,0	77°
Reino Unido	0,4	78°	Antigua y Barbuda	0,0	78°	Rep. de Maldivas	0,0	77°
Rep. de Maldivas	0,3	79°	Bermuda	0,0	79°	Rodrigues	0,0	77°
Irlanda	0,3	80°	Isla Reunión	0,0	80°	Singapur	0,0	77°
Singapur	0,3	81°	Rep. de Maldivas	0,0	81°	Bermuda		
Inglaterra y Gales	0,3	82°	Rodrigues	0,0	82°	Malta	**	
Bermuda	0,0	83°	Singapur	0,0	83°	Islandia	**	

Fuente: Microdatos WHOSIS y comp. (ver ítem 1.2)

\*\*No considerado: incidentes esporádicos.

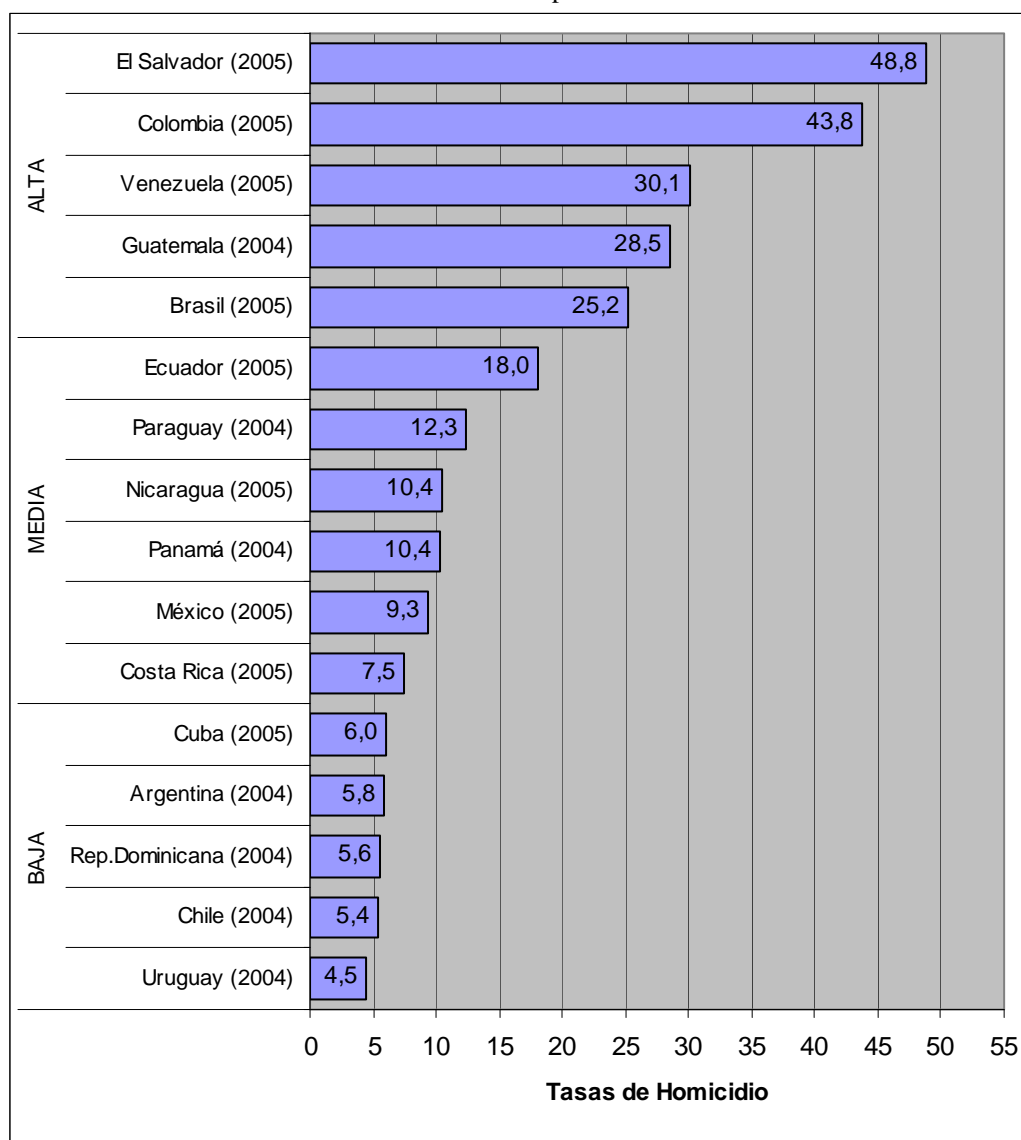
## 2.2 - Homicidios en el contexto de América Latina

Los dos gráficos que siguen sintetizan los datos que ya se vieron en las tablas anteriores, pero toman exclusivamente a los países de América Latina, reunidos en tres grandes grupos: nivel alto, medio y bajo, según sus tasas de homicidio.

A su vez, las tablas 2.2.1 y 2.2.2 sintetizan los datos disponibles de un período más largo de tiempo, desde 1994, y se recogieron con el objetivo de ponderar la evolución de los índices.

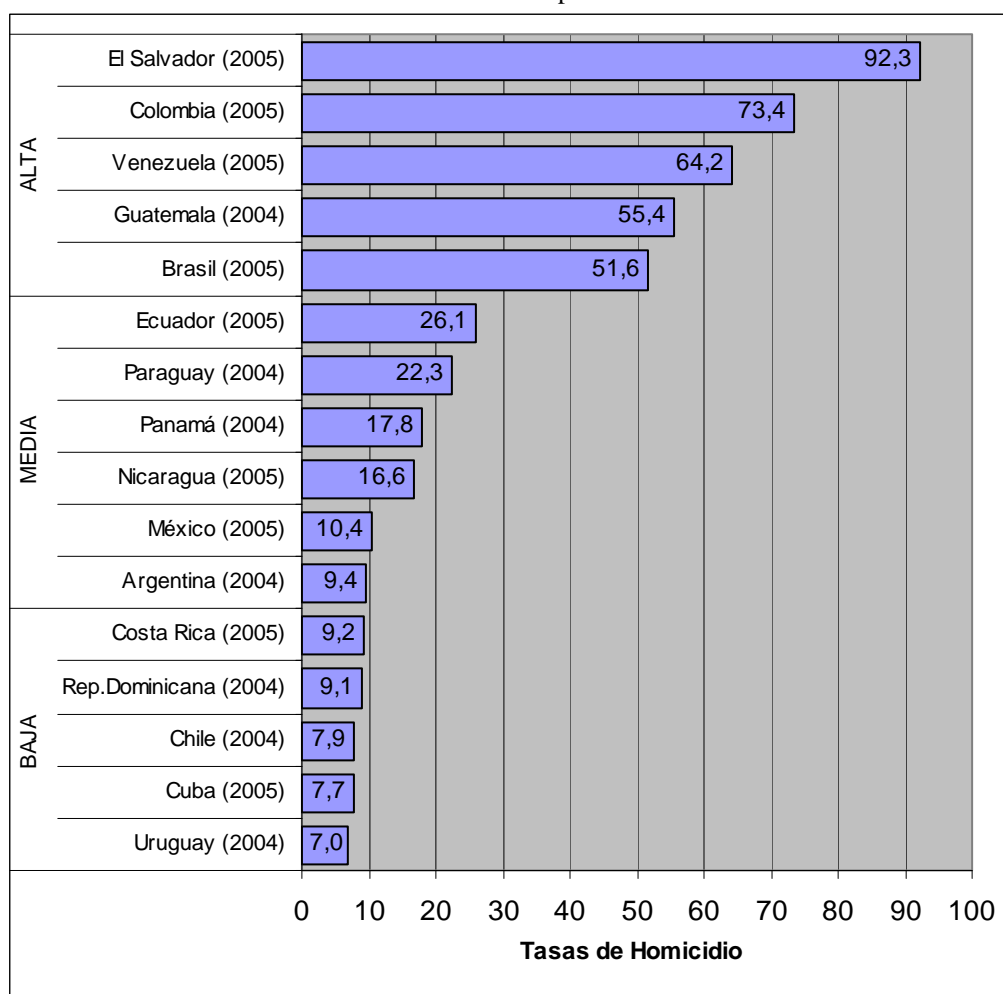
Ese conjunto de informaciones permitirá realizar un breve repaso sobre la evolución y situación actual de cada país de la región.

Gráfico 2.2.1: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Homicidio en la Población Total. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 2.2.2: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Homicidio en la Población Joven. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 2.2.1: Tasas de Homicidio en la Población Total. Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Argentina	4,3	4,1	4,5	4,7	4,7	5,2	5,8	6,9	7,5	7,3	5,8	
Brasil	20,2	22,7	23,4	24,0	24,5	24,7	25,7	26,8	27,4	27,7	25,9	25,2
Chile	2,9	3,3	3,0	2,6	2,8	3,0	5,2	5,5	5,4	5,3	5,4	
Colombia	77,4	64,4	67,0	60,1	64,2	66,0	72,2	74,3	77,3	61,3	52,6	43,8
Costa Rica	5,6	5,3	5,6	5,8	6,0	6,5	6,5	6,4	6,6	7,3	6,6	7,5
Cuba	8,3	7,8	6,7	6,8	7,4	5,5	5,3	5,4	5,9	5,7	5,8	6,0
El Salvador		45,5	44,7	38,0	44,2	38,3	35,8	35,1	30,8	32,3	39,6	48,8
Ecuador	11,4	13,4	14,0	12,3	15,1	14,8	16,6	15,6	15,9	13,5	17,5	18,0
Guatemala	20,9	19,6	21,1	28,6	26,2	18,1	19,4	20,3	24,2	28,5	28,5	
México	17,3	16,8	15,4	14,1	14,0	12,4	10,7	10,0	9,7	9,6	8,8	9,3
Nicaragua	5,7		6,3	6,2	5,5	6,5	6,8	7,3	6,8	9,4	10,0	10,4
Panamá			7,8	10,7	8,9	8,6	9,9	10,4	12,1	11,7	10,4	
Paraguay	9,7	10,5	12,0	10,0	10,3	9,8	12,0	11,9	11,2	12,0	12,3	
Rep. Dominicana	4,8	4,6	5,0	6,6	7,8	7,6	5,8	4,6		3,8	5,6	
Uruguay	4,5	4,7	4,4	4,8	5,8	5,4	5,6	4,9			4,5	
Venezuela	15,9		15,2	12,8	12,4	17,4	27,1	27,5	30,9	35,8	29,5	30,1
<b>América Latina</b>	<b>20,3</b>	<b>19,8</b>	<b>20,9</b>	<b>20,3</b>	<b>20,9</b>	<b>20,8</b>	<b>22,0</b>	<b>22,6</b>	<b>23,2</b>	<b>22,3</b>	<b>20,6</b>	<b>18,2</b>

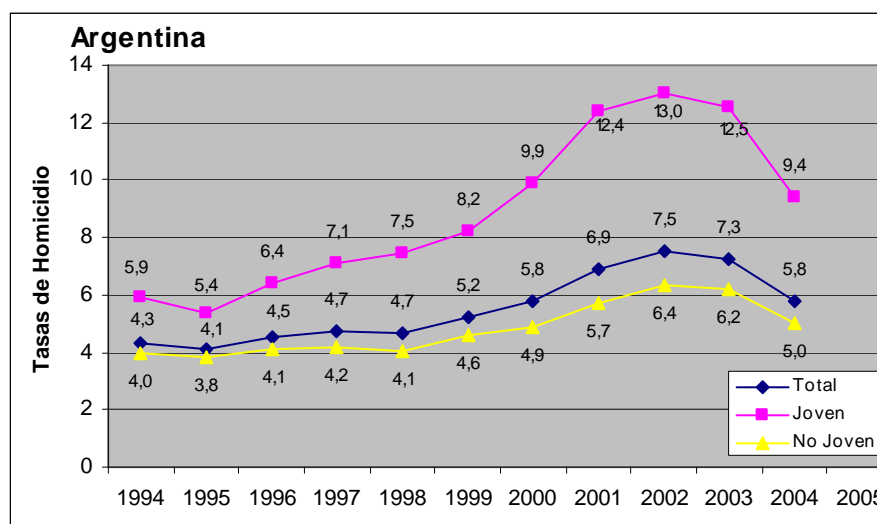
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 2.2.2: Tasas de Homicidio en la Población Joven. Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Argentina	5,9	5,4	6,4	7,1	7,5	8,2	9,9	12,4	13,0	12,5	9,4	
Brasil	34,9	38,2	39,4	42,0	44,5	45,7	50,5	52,1	54,9	56,2	52,9	51,6
Chile	3,5	4,6	4,7	3,0	3,8	3,6	9,4	9,1	9,9	9,3	7,9	
Colombia	138,0	116,1	119,3	104,6	114,0	120,6	130,6	137,7	142,5	107,3	88,1	73,4
Costa Rica	5,3	6,5	6,1	5,8	7,8	10,1	8,6	8,2	7,1	9,9	8,5	9,2
Cuba	12,4	12,3	10,8	10,2	9,5	5,6	6,6	7,5	7,2	7,5	5,9	7,7
El Salvador		74,7	73,7	59,5	71,8	64,1	58,3	60,2	52,1	57,1	74,4	92,3
Ecuador	14,7	18,5	19,1	16,5	21,9	20,7	24,3	23,4	22,5	19,0	24,3	26,1
Guatemala	29,2	28,0	29,7	44,0	41,0	27,8	31,8	34,9	45,5	55,1	55,4	
México	23,0	21,6	19,9	18,6	17,4	14,4	12,8	12,5	11,7	10,6	10,0	10,4
Nicaragua	8,1		10,6	9,0	9,5	9,3	12,4	12,0	11,3	16,1	15,5	16,6
Panamá			14,1	18,3	14,2	16,6	19,5	19,7	20,3	22,0	17,8	
Paraguay	12,1	14,8	16,7	13,5	13,1	15,2	19,6	19,0	16,9	17,9	22,3	
Rep. Dominicana	5,9	6,1	7,4	10,0	11,5	12,6	9,2	6,7		5,7	9,1	
Uruguay	4,7	4,6	7,4	5,7	8,5	7,9	7,6	6,3			7,0	
Venezuela	33,1		32,5	26,6	24,9	35,8	59,5	60,3	70,9	80,2	64,2	66,8
<b>América Latina</b>	<b>33,9</b>	<b>32,3</b>	<b>34,5</b>	<b>33,8</b>	<b>35,4</b>	<b>35,9</b>	<b>39,9</b>	<b>41,3</b>	<b>43,1</b>	<b>41,4</b>	<b>37,8</b>	<b>33,6</b>

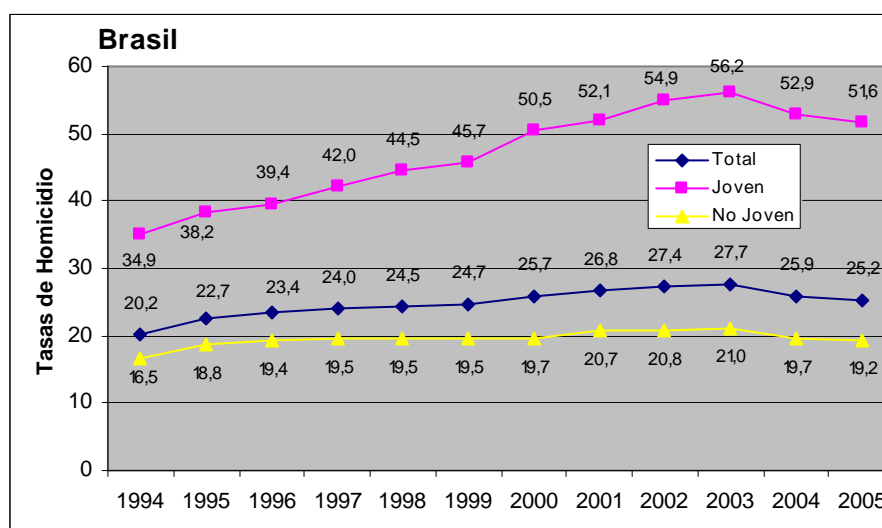
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

**Argentina:** Considerando exclusivamente el contexto regional, Argentina presenta tasas de homicidio relativamente bajas en la población total (13<sup>a</sup> posición entre los dieciséis países considerados), si bien son más significativas en relación a los 83 países del mundo (posición 27<sup>a</sup>). A su vez, las tasas juveniles son bastante más expresivas: 9,4 cada 100 mil jóvenes, ingresando en el grupo de los países de la región con tasas intermedias y con niveles de victimización juveniles relativamente elevados: la proporción de víctimas jóvenes casi duplica los índices del resto de la población.



Con tasas relativamente bajas hasta 1995, ese año se inicia una espiral de violencia homicida entre sus jóvenes, cuyas tasas llegan a superar el doble en el corto período de los siete años que siguen, llegando a 13 cada 100 mil jóvenes. En el resto de la población, hasta 1998, la tasa de homicidio permanece prácticamente inalterada, en torno a 4 cada 100 mil habitantes. A partir de 2002, tanto las tasas no jóvenes como, principalmente, las juveniles, presentan caídas significativas por lo menos hasta el 2004, último año con datos disponibles.

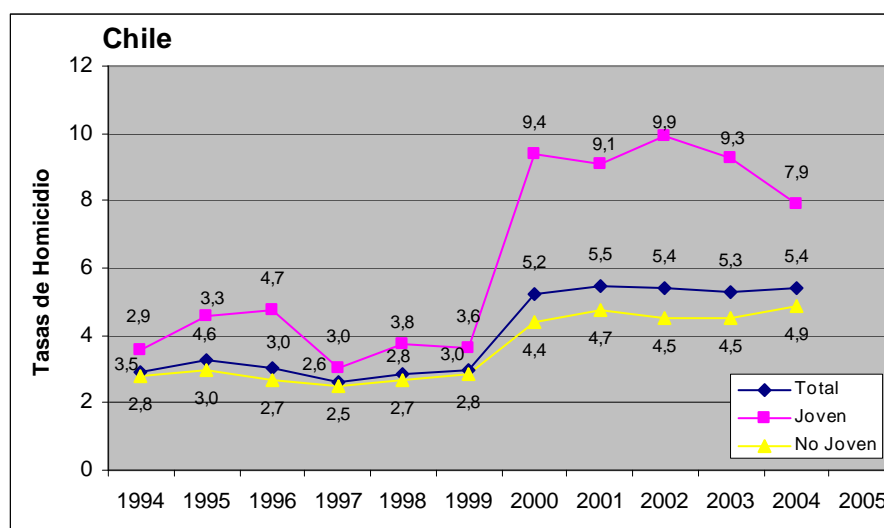
**Brasil.** Con tasas históricamente elevadas, ocupó los primeros lugares tanto internacionales como regionales en el rubro homicidios. El aumento vertiginoso en sus tasas de homicidio joven, hasta el 2003, constituye el factor que explica el aumento en los índices globales de homicidios, dado que la mortalidad no joven tuvo un bajo crecimiento en el período considerado.



En el 2003 se inicia un proceso de caída en las tasas, que se atribuye, entre otros factores, a una exitosa Campaña de Desarme. A nivel internacional, ocupa la 6ª y la 5ª posición entre los 83 países considerados en el ordenamiento de los homicidios total y juvenil. En la región, se ubica en la quinta posición en ambos grupos, cuando históricamente siempre ocupó posiciones más elevadas, incluso durante gran parte del período analizado, inmediatamente después de Colombia. Esto se debe a las caídas brasileñas de los últimos años, mientras que en El Salvador, Guatemala y Venezuela las tasas crecieron significativamente, superando los índices brasileños.

**Chile.** Las informaciones suministradas por Chile para las bases de datos de la OMS / WHOSIS presentan una aparente inconsistencia en el corte de los años 1999 a 2000, año

en que las tasas de homicidios, especialmente en el sector juvenil, presentan un enorme incremento<sup>19</sup>. Por lo tanto, consideraremos exclusivamente la serie que va del 2000 al 2005. Vemos que si bien las tasas juveniles en el marco internacional son elevadas (se ubica en la posición 25 entre los 83 países analizados), las mismas resultan bajas en el contexto regional (se ubica en la posición 14 entre los dieciséis países considerados) y con una tendencia levemente regresiva, que cae desde 2002.



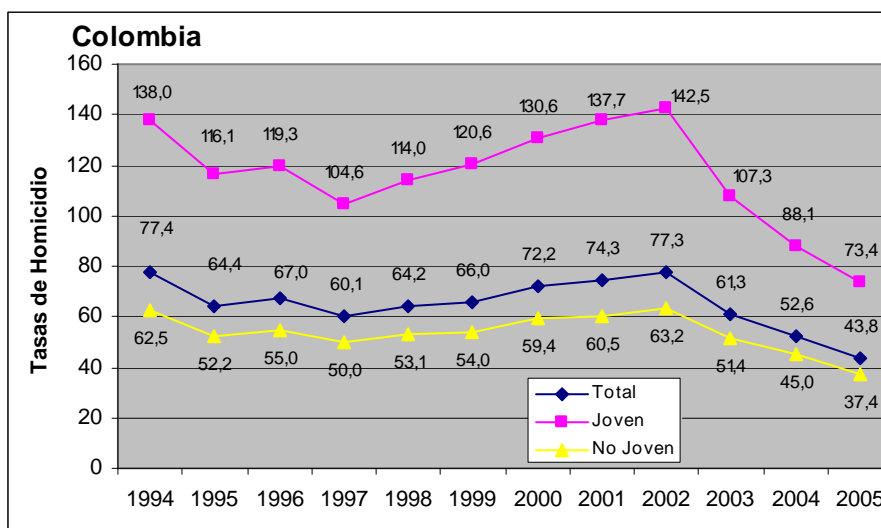
Asimismo, desde el 2000 las tasas globales del país se mantienen estacionarias, y son aproximadamente de 5,4 homicidios cada 100 mil habitantes, dado que los índices de la población no joven tuvieron un leve incremento, compensando las caídas observadas en la población joven. Esto ubica a Chile en una situación moderada en el contexto internacional (posición 31) y baja en el regional (ubicación 15).

**Colombia:** Poseedor tradicional del primer puesto en el ranking de la violencia homicida, el país tuvo una evolución bastante sintomática en los últimos años. Con

<sup>19</sup> Las bases de datos fueron reexaminadas, sin encontrar una explicación plausible. Ese enorme incremento se da en dos grandes categorías de la Clasificación Internacional de Enfermedades, el CIE 10 cuando se utilizan tres dígitos:

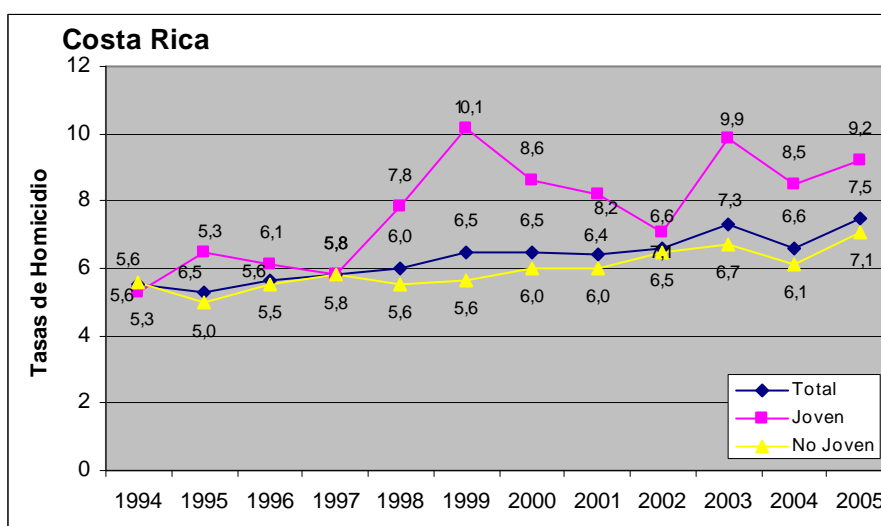
- X95: Agresión mediante de disparo de otra arma de fuego o de arma no especificada, que en 1999 tuvo 74 registros y en el 2000 ese número se disparó para 204, y el
- X99: Agresión por un objeto cortante o penetrante, que en 1999 tuvo 138 registros y en el 2000 saltó a 325.

caídas significativas hasta 1997, retoma su escalada pero en forma lenta y principalmente en el área juvenil, hasta el año 2002.



Del 2002 al 2005 los índices cayeron abruptamente casi a la mitad. En función de esas caídas significativas y del incremento en otros países, Colombia pasa a ocupar el segundo lugar, tanto en los índices totales como en los juveniles, en el contexto internacional y en el regional, precedida por El Salvador.

**Costa Rica.** Con una tasa de 7,5 homicidios cada 100 mil habitantes, Costa Rica ocupa una posición de intermedia a baja (11ª) en el contexto regional pero relativamente elevada (22ª) entre los 83 países analizados.

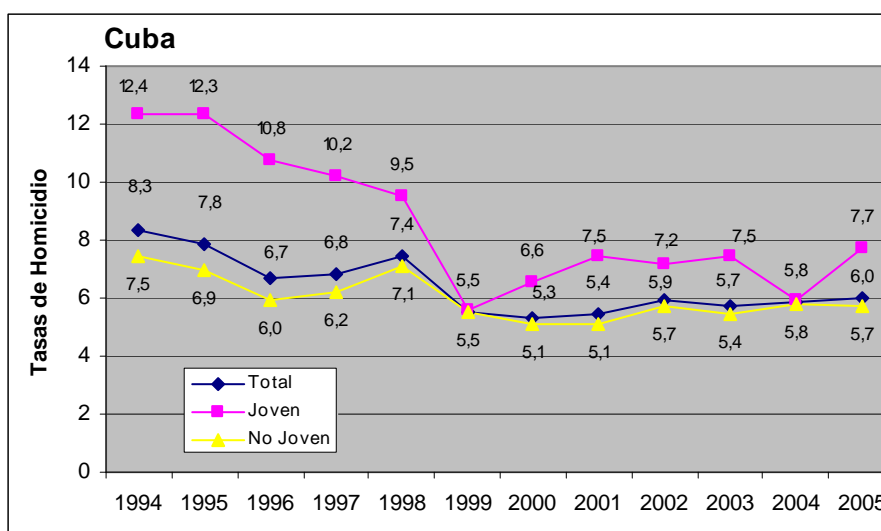


Entre los jóvenes, su tasa no es muy superior: 9,2 homicidios cada 100 mil jóvenes, por lo que su índice de victimización juvenil puede ser considerado relativamente bajo para la región: 1,30 (o sea, la mortalidad juvenil es un 30% más alta que la del resto de la

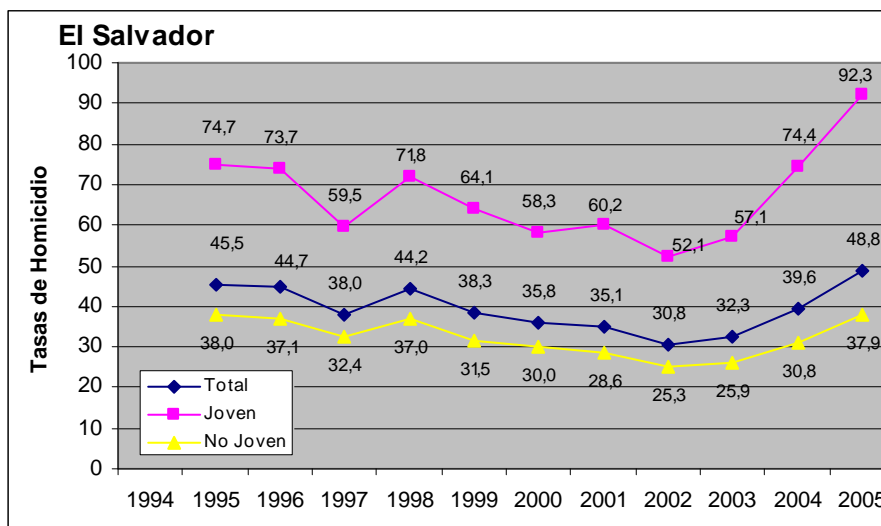


población). Si bien las tasas juveniles muestran un cierto grado de oscilación y de inestabilidad, la tendencia general a lo largo del período analizado es de crecimiento.

**Cuba.** Con tasas relativamente bajas para la región: 12<sup>a</sup> para la total y 15<sup>a</sup> en la juvenil, los índices cubanos pueden considerarse elevados en el contexto internacional (posición 26 tanto en el total como en el juvenil, entre los 83 países analizados). La tendencia general en las tres tasas (total, juvenil y no joven) es de caída a lo largo del período, destacándose las juveniles, con caídas significativas entre 1994 y 1999, cuando los índices disminuyen a menos de la mitad, manteniéndose en un nivel idéntico al no joven en ese segundo período. Por eso, el índice de victimización de 1,34 en el 2005 puede considerarse bastante bajo para la región.



**El Salvador.** Además de los factores tradicionalmente vigentes para toda la región, como: extremos de pobreza, concentración del ingreso, exclusión y crisis de la juventud, privatización de los espacios públicos, crisis de la familia, de la educación, de la política etc., un conjunto de otros factores convirtieron a varios países de América Central propicios para la violencia homicida. Estos son: los conflictos armados internos y externos, fundamentalmente políticos, en la segunda mitad del siglo XX, una cultura cívica autoritaria y violenta, largos movimientos migratorios y el posterior retorno, muchas veces forzado, entre estos, de jóvenes que pertenecen a pandillas o *maras*, que reprodujeron los mismos mecanismos en el país de origen, etc.

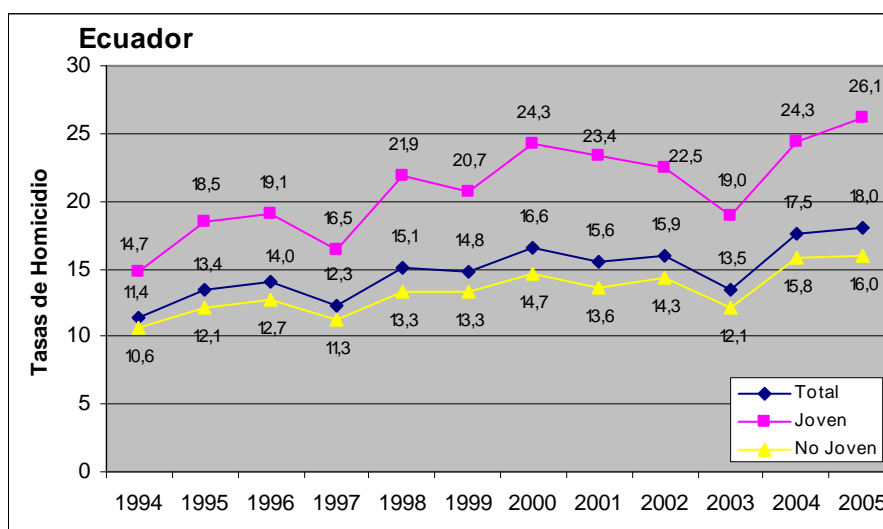


De esta forma, al inicio del período considerado en este estudio, los índices de homicidios juveniles de El Salvador ya eran elevados y aumentaron aún más: van de 74,7 a 92,3 cada 100 mil jóvenes. A su vez, las tasas de los no jóvenes permanecen más o menos estacionarias, disminuyendo al inicio del período y aumentando en los últimos años. De esta forma, la mayor responsabilidad por los enormes incrementos registrados en las tasas totales, a partir de 2002, se debe a los homicidios juveniles. Este enorme incremento a partir de 2002, aliado a las caídas significativas registradas en los índices de Colombia, hacen que El Salvador presente las mayores tasas, tanto a nivel internacional como regional, en ambos rubros: el de los homicidios totales y el de los juveniles.

**Ecuador:** Las tasas del país se elevan significativamente en el período:

- la total, de 11,4 en 1994 pasa a 18 cada 100 mil en el 2005, lo que representa un aumento del 57,7%;
- la juvenil, pasa de 14,7 a 26,1 cada 100 mil jóvenes = 77,4% de aumento; y,
- la no joven, de 10,6 a 16 cada 100 mil = 51,6% de aumento.

Con estos datos, vemos que para el período considerado los homicidios juveniles fueron los responsables de la mayor parte de los incrementos de la violencia homicida en el país. Los índices de victimización son intermedios: 1,63, lo que significa que las tasas juveniles son un 63% más altas que las de los no jóvenes.

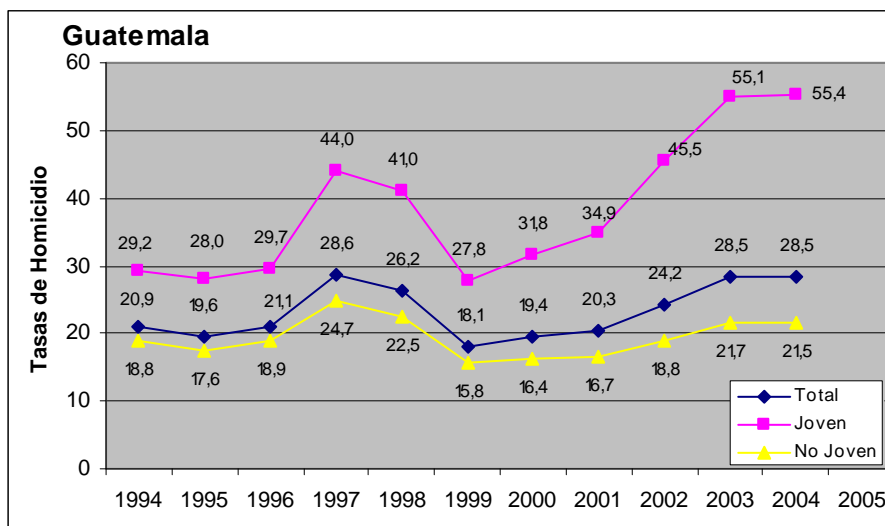


Estas tasas llevan a que el ordenamiento de los 83 países Ecuador ocupe la 10ª posición en las tasas totales de homicidios y la 9ª en los homicidios juveniles. Mientras que en el contexto Latinoamericano, Ecuador ocupa la 6ª posición tanto en los homicidios totales como en los juveniles.

**Guatemala.** País limítrofe con El Salvador y por motivos similares, a Guatemala, que ya ostentaba índices elevados hasta 1999, ve crecer sus índices aun más desde esa fecha hasta 2004, último año en el que contamos con información sobre el tema. Considerando solamente desde el año 1999 hasta el 2004, es decir, en el lapso de cinco años, las tasas aumentan:

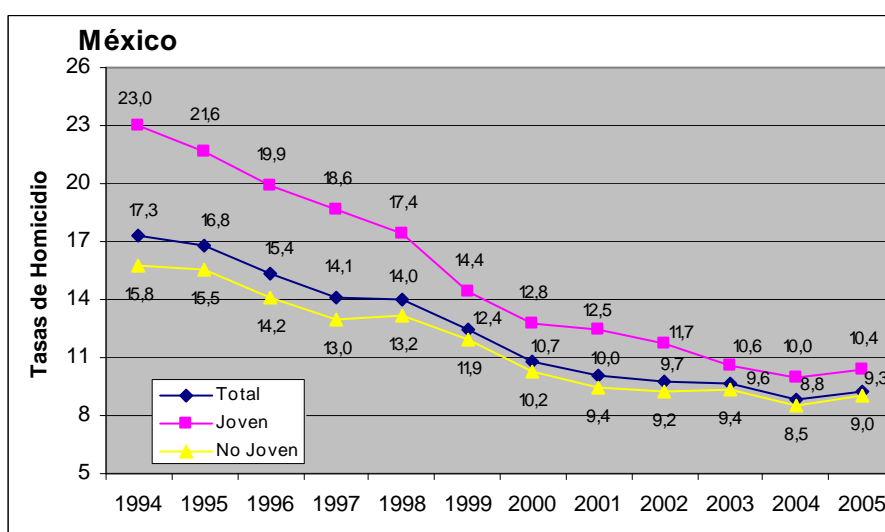
- de 27,8 en 1999 a 55,4 cada 100 mil en 2004, con un crecimiento de 99,4% en los homicidios juveniles;
- de 15,8 a 21,5 cada 100 mil en los no jóvenes, con un crecimiento de 36,8% en el quinquenio; y
- de 18,1 a 29,5 cada 100 mil habitantes para la población total, con un crecimiento de 57,1%.

El notable incremento de los homicidios juveniles en este último período hace que, en primer lugar, se justifique la mayor parte del incremento de la violencia homicida del país y, en segundo lugar, hace que Guatemala presente uno de los cinco mayores índices de victimización juvenil del planeta: 2,57. Significa que, proporcionalmente, los jóvenes mueren víctimas de homicidio un 157% más que los no jóvenes. Esas elevadas tasas ubican al país en la 4ª posición en homicidios totales y juveniles tanto en el contexto internacional como en el regional.



**México.** En todo el período ha evidenciado caídas sistemáticas y significativas en los índices, salvo en el último año de la serie, en el 2005. Observamos pues tres fases bien delimitadas:

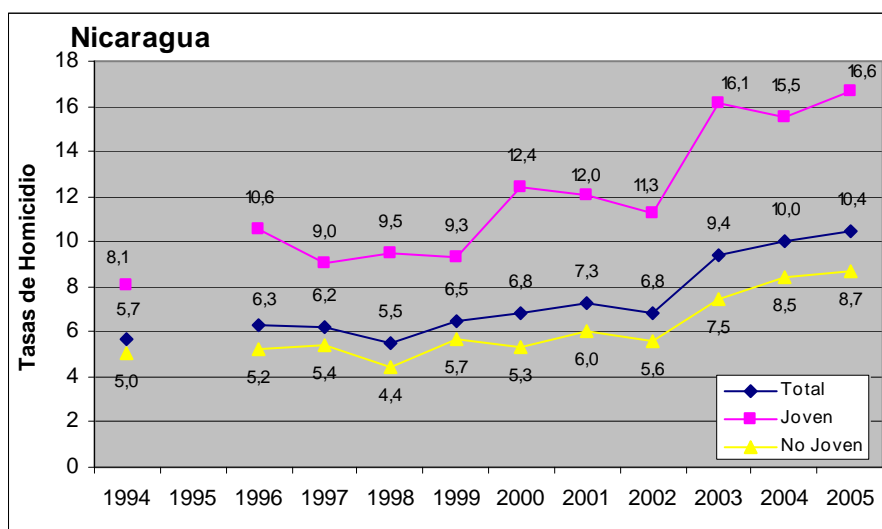
- La primer fase, hasta 1999, con fuertes caídas en los índices, especialmente en los juveniles, con lo que la tasa joven y no joven se aproximan significativamente.
- Una segunda fase, de 2000 a 2004, presenta caídas un tanto más moderadas y un leve acercamiento entre las tasas joven y no joven.
- Entre el 2004 y el 2005 un estancamiento o, incluso, un crecimiento muy leve en las tasas.



Así que en el período considerado, los índices caen prácticamente a la mitad: 46,4% la tasa total; 54,6% la juvenil y 43% la no joven. Ese diferencial en las caídas joven / no

joven hace que al final del período los índices sean muy similares, sólo 16% mayores, uno de los más bajos de la región y lo ubican en la posición 40 del contexto internacional, sobre los 83 países considerados

**Nicaragua.** Al igual que en El Salvador y en Guatemala, los últimos años del período, desde el 2002, pusieron en evidencia un enorme incremento en los niveles de homicidios, principalmente en los juveniles, que crecieron aproximadamente un 50% en tres años. Los determinantes fueron más o menos similares: conflictos armados internos con una fuerte motivación política, movimientos migratorios y el posterior regreso, una cultura cívica autoritaria y violenta, además de los tradicionales factores vigentes en toda la región. Los niveles de victimización juvenil son relativamente elevados: en proporción, los jóvenes mueren por homicidio un 91% más que el resto de la población.

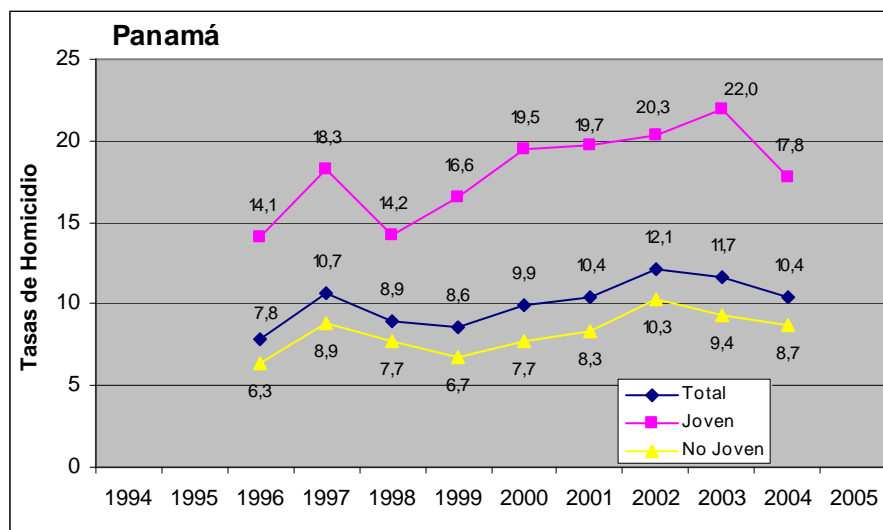


Con su tasa de 10,4 homicidios cada 100 mil habitantes Nicaragua se ubica en la 13<sup>a</sup> posición en el contexto internacional y en la 8<sup>a</sup> entre los países de la región. A su vez, la tasa de 16,6 homicidios cada 100 mil jóvenes hace que el país ocupe la 14<sup>a</sup> posición en el mundo y la 9<sup>a</sup> posición en la región.

**Panamá.** Pese a no contar con la serie temporal completa, los datos disponibles desde 1996 al 2004 permiten verificar la tendencia de un incremento moderado en los niveles de homicidio del país, con oscilaciones a lo largo del período, principalmente en las tasas jóvenes. En Panamá, el crecimiento fue mayor en el grupo no joven:

- de 14,1 en 1996 a 17,8 cada 100 mil en el 2004, con un incremento del 26,7% en los homicidios juveniles;

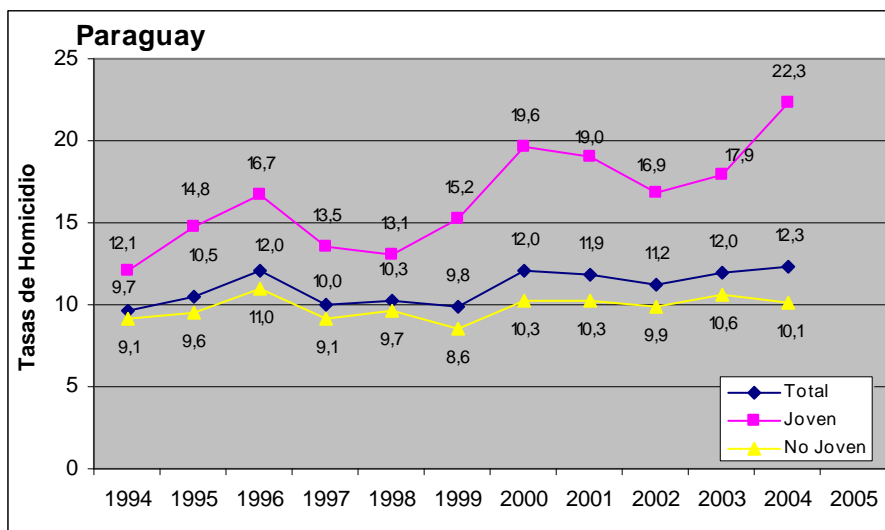
- de 6,3 a 8,7 cada 100 mil para los no jóvenes, con un crecimiento de 37,9% en el quinquenio; y
- de 7,8 a 10,4 cada 100 mil habitantes para la población total, con un crecimiento de 32,2%.



Las tasas que exhibe Panamá lo ubican en la 15ª posición en el contexto internacional, cuando se trata de homicidios totales y en la posición 13ª al observar los homicidios juveniles. Si nos referimos al contexto regional, se ubica en una situación intermedia: en la 9ª posición en los homicidios totales y en la 8ª en los juveniles. Esa diferencia en las posiciones se debe, fundamentalmente, a los elevados índices de victimización juvenil del país: 2.0, lo que significa que las tasas de víctimas jóvenes duplican a las víctimas no jóvenes.

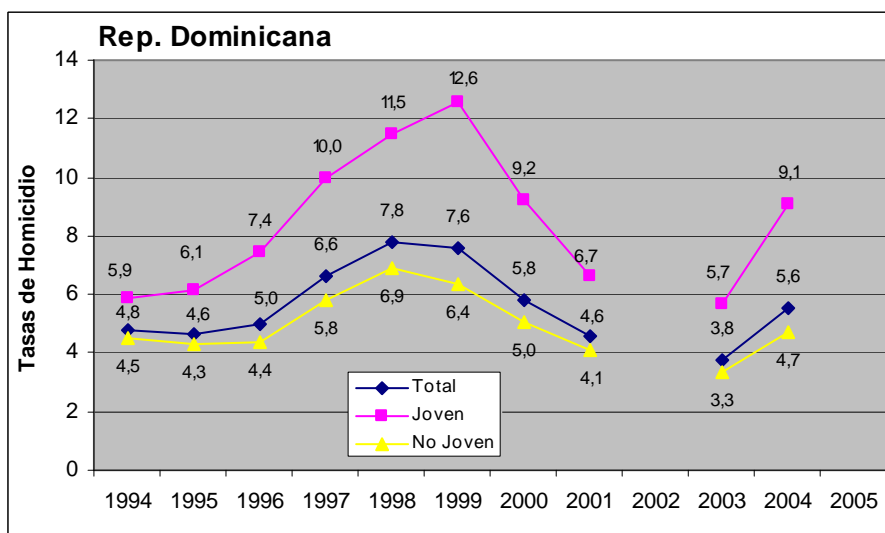
**Paraguay.** Para el período considerado la evolución de Paraguay tuvo diversas oscilaciones. Viendo las cifras globales del período consideramos que:

- las tasas de homicidios juveniles presentaron un crecimiento significativo en el período 1994 / 2004, pasando de 12,1 homicidios cada 100 mil jóvenes a 22,3, lo que representa un aumento del 84,3%;
- en relación a los homicidios no jóvenes, los incrementos resultaron bastante modestos: de 9,1 cada 100 mil a 10,1 en el 2004;
- esto indica, claramente, que el crecimiento en el período se debió fundamentalmente al aumento de los homicidios entre los jóvenes. Pasando la tasa total de 9,7 a 12,3 cada 100 mil habitantes, lo que representa un aumento del 27,7% entre las dos fechas.



Esas tasas ubican a Paraguay en la 12ª posición de los homicidios totales, en la escena internacional y en el 10º lugar en lo relativo a homicidios juveniles. En el contexto regional, ocupa la 7ª posición en ambos tipos de homicidios.

**República Dominicana.** Como ya se aclaró en el primer capítulo, los datos referentes a los homicidios de la República Dominicana deben tomarse con reservas, dado que existen fuentes alternativas relativamente confiables que indican magnitudes bastante mayores. Los datos disponibles señalan profundas oscilaciones a lo largo del período.

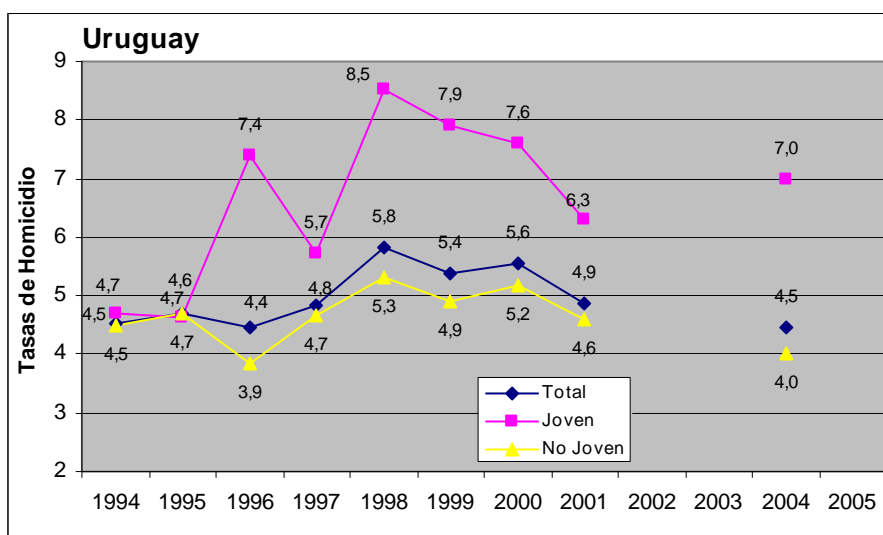


En el quinquenio 1994 / 1999 se observa un vertiginoso crecimiento de los índices, principalmente de los juveniles, que pasan de 5,9 a 12,6 homicidios cada 100 mil jóvenes, es decir, superan el doble. Lo mismo sucede en el caso de los no jóvenes, que aumentan aproximadamente un 50%. Entre los años 1999 y 2003 también se presentan caídas vertiginosas; las tasas juveniles vuelven al nivel de 1994 y las no juveniles

descienden más aún; llegan a 3,3 cada 100 mil no jóvenes, muy por debajo de la tasa de 1994 que era de 4,5. De 2003 a 2004, se ve nuevamente un crecimiento acelerado: los índices juveniles se disparan a 9,1 y los no jóvenes a 4,7 en un único año.

Las tasas son entre intermedias y altas cuando se refieren al contexto internacional, ya que el país ocupa la posición 29 en homicidios totales y la 23 en homicidios juveniles. Mientras que, en el contexto regional, las mismas tasas son relativamente bajas, ubicándose en la 14ª y la 13ª posición respectivamente. Esas diferencias de posición indican índices relativamente elevados de victimización juvenil. Efectivamente el índice de República Dominicana es de 1,92, es decir que proporcionalmente mueren un 92% más los jóvenes que los no jóvenes.

**Uruguay.** Del mismo modo, en Uruguay observamos oscilaciones pero con una tendencia definida: de una situación inicial en el período con tasas muy parejas en las proporciones de homicidios de jóvenes y no jóvenes, la realidad va evolucionando y distanciando la proporción de homicidios entre ambos segmentos de edad. Esto indicaría un índice de victimización prácticamente inexistente en 1994, mientras que en 2005 mueren, proporcionalmente, un 75% más de jóvenes que de no jóvenes, lo que pone en evidencia la existencia de situaciones conflictivas o problemáticas en ese rubro.



Efectivamente:

- Entre los años 1994 y 2004 las tasas de homicidios juveniles pasan de 4,7 a 7,0 cada 100 mil jóvenes, lo que demuestra un crecimiento de un 49,5%.
- A su vez, en el mismo período, los homicidios de no jóvenes caen de 4,5 a 4,0 cada 100 mil no jóvenes, lo que representa una caída del 11%.



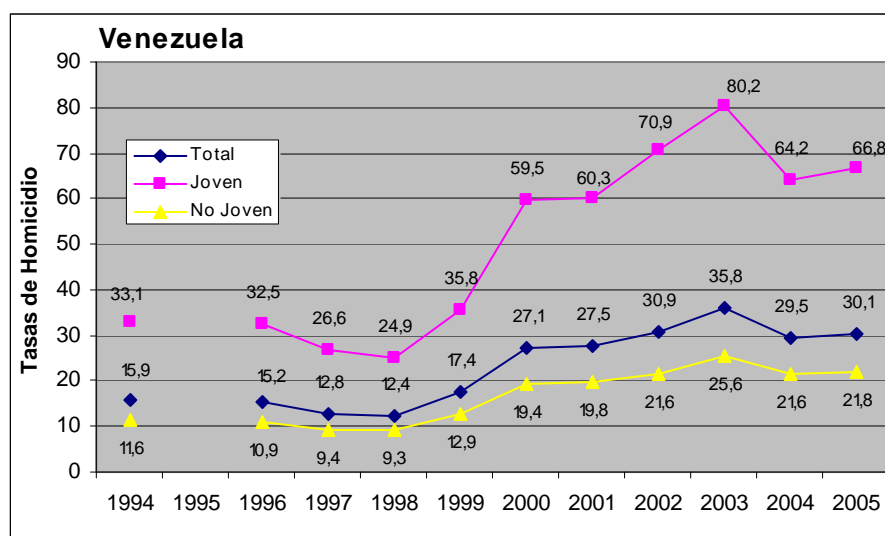
- Con estos datos, las tasas globales permanecen exactamente iguales en los dos extremos del período: 4,6 homicidios cada 100 mil habitantes.

Aun así, las tasas del Uruguay son las más bajas de la región, sin embargo ocupa una posición intermedia en el contexto internacional, cuando se refiere a homicidios totales (ocupa la 35ª ubicación) y una posición relativamente más elevada (27ª) en los homicidios juveniles, hecho que se explica por los elevados índices de victimización juvenil, que se mencionaron anteriormente.

**Venezuela.** . Luego de un período de descenso modesto en las tasas de homicidio entre 1994 y 1998, los índices aumentan drásticamente hasta el 2003: los homicidios juveniles aumentan un 222% y los no jóvenes un 174%. A partir del 2003, se presentan caídas moderadas. Considerando el período 1994 / 2005 veríamos que:

- las tasas juveniles crecieron un 101,5%;
- las no jóvenes el 88,5%;
- la total un 89,6%.

Esa diferencia en el crecimiento de las tasas originó el mayor índice de victimización juvenil de la región y el segundo mayor entre los 83 países aquí analizados: 2,94. En otras palabras: proporcionalmente, muere casi el triple de jóvenes que en los otros segmentos de edad.



Estos índices hacen que Venezuela ostente el tercer lugar internacional en las tasas de homicidio, tanto total como juvenil, sólo después de El Salvador y de Colombia. En los índices de victimización, Venezuela ocupa el segundo lugar, después de Puerto Rico.

### 2.3 - Síntesis de los homicidios en América Latina

Al intentar extraer algunas inferencias sobre los cambios recientes de los índices de violencia homicida en la región, el cuadro que sigue sintetiza tanto la situación como la evolución de los diversos indicadores que venimos abordando en el presente capítulo. Debemos aclarar que la ponderación de la situación, constante en las respectivas columnas del cuadro, toman los índices regionales como marco de referencia. De esta forma, los índices de homicidios del Uruguay o de Chile se consideraron bajos, pero en el contexto regional y teniendo en cuenta solamente las tasas vigentes en los países de América Latina. Esas tasas asumen otra dimensión cuando se comparan con las europeas, o con las asiáticas; hasta las tasas menores de la región adquieren un aire de marcada gravedad en el marco de esos países.

Siguiendo ese criterio regionalizado, pusimos un número más o menos aproximado de países en cada nivel de tasas: altas, medias y bajas, cuya situación ya se analizó en los puntos anteriores.

Lo referido nos lleva directamente a las modalidades del crecimiento de las tasas y surgen algunas cuestiones dignas de mencionar.

- Sólo cuatro de los dieciséis países de la región (con datos disponibles) presentaron caídas en las tasas totales de homicidio, los más significativos son México y Colombia. Mas allá de esto, hubo doce países que mostraron incrementos, en algunos casos muy significativos, superando el 80% de aumento, como los casos de Chile – con tasas aun bajas –, de Nicaragua – con tasas intermedias – y de Venezuela, que ostenta tasas elevadas para la región.
- En la población joven, sólo tres países muestran caídas en sus tasas de homicidio: Colombia, Cuba y México. En la mayoría, en trece países, las tasas aumentaron y, en varios casos, en forma alarmante. Chile, Nicaragua y Venezuela superaron el doble en los índices de homicidios juveniles.

CUADRO 2.3.1.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE HOMICIDIO EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA.

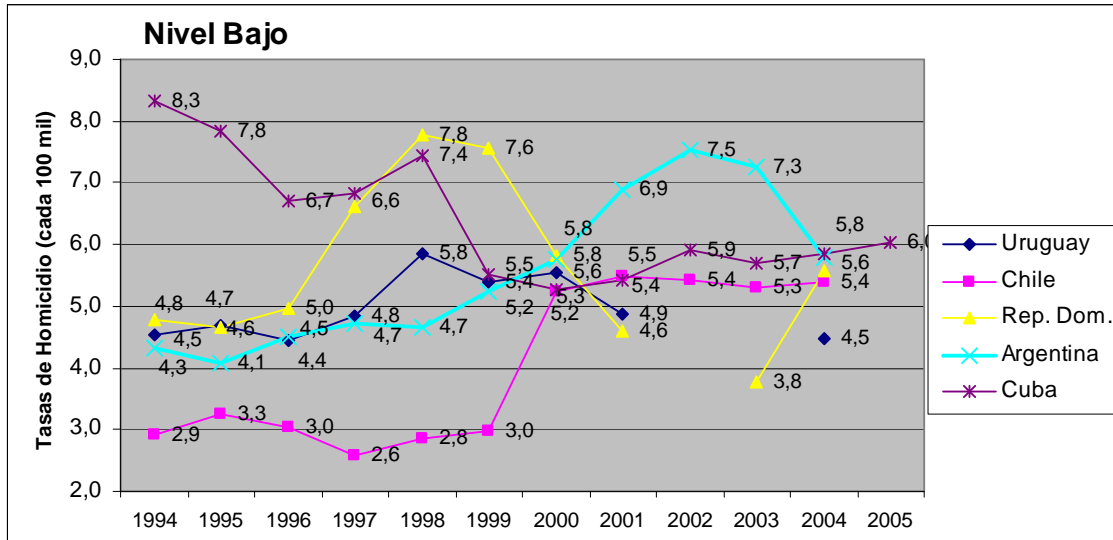
País	Período	Tasas de Homicidio*					Crecimiento**					Victimización Juvenil	Situación		
		Total	Situación	Joven	Situación	No Joven	Situación	Total	Situación	Joven	Situación			No Joven	Situación
Argentina	1994/2005	5,8	↓	9,4	↔	5,0	↓	34,0	↔	59,3	↑	26,3	↔	1,87	↔
Brasil	1994/2005	25,2	↑	51,6	↑	19,2	↑	24,3	↔	47,7	↔	16,0	↔	2,69	↑
Chile	1994/2004	5,4	↓	7,9	↓	4,9	↓	83,9	↑	122,6	↑	74,0	↑	1,62	↔
Colombia	1994/2005	43,8	↑	73,4	↑	37,4	↑	-43,4	↓	-46,8	↓	-40,1	↓	1,96	↔
Costa Rica	1994/2005	7,5	↔	9,2	↓	7,1	↔	34,9	↔	73,9	↑	26,1	↔	1,30	↓
Cuba	1995/2005	6,0	↓	7,7	↓	5,7	↓	-27,7	↓	-37,7	↓	-23,0	↓	1,34	↓
El Salvador	1994/2005	48,8	↑	92,3	↑	37,9	↑	7,3	↔	23,5	↔	0,0	↔	2,43	↑
Ecuador	1994/2005	18,0	↔	26,1	↔	16,0	↔	57,7	↑	77,4	↑	51,6	↑	1,63	↔
Guatemala	1994/2004	28,5	↑	55,4	↑	21,5	↑	36,6	↔	89,6	↑	14,5	↔	2,57	↑
México	1994/2005	9,3	↔	10,4	↔	9,0	↔	-46,4	↓	-54,6	↓	-43,0	↓	1,16	↓
Nicaragua	1994/2005	10,4	↔	16,6	↔	8,7	↔	84,7	↑	106,6	↑	73,6	↑	1,91	↔
Panamá	1996/2004	10,4	↔	17,8	↔	8,7	↔	32,2	↔	26,7	↔	37,9	↔	2,04	↑
Paraguay	1994/2004	12,3	↔	22,3	↔	10,1	↔	27,7	↔	84,3	↑	10,8	↔	2,21	↑
Rep. Dominicana	1994/2004	5,6	↓	9,1	↓	4,7	↓	16,1	↔	54,4	↑	4,8	↔	1,92	↔
Uruguay	1994/2004	4,5	↓	7,0	↓	4,0	↓	-1,6	↓	49,5	↔	-11,0	↓	1,75	↔
Venezuela	1994/2005	30,1	↑	66,8	↑	21,8	↑	89,6	↑	101,5	↑	88,5	↑	2,94	↑
* Último año disponible.		Tasa Alta ↑					Crecimiento Alto ↑					Alta ↑			
** entre el año inicial y el año final disponible.		Tasa Media ↔					Crecimiento Bajo ↔					Media ↔			
		Tasa Baja ↓					Crecimiento Negativo ↓					Baja ↓			

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

- Nuevamente vemos en los datos el grave y preocupante panorama de la victimización homicida de la juventud de América Latina. En casos extremos, como los de Brasil, El Salvador, Guatemala y Paraguay, las víctimas juveniles son responsables por la casi totalidad de los aumentos de los homicidios para el período.

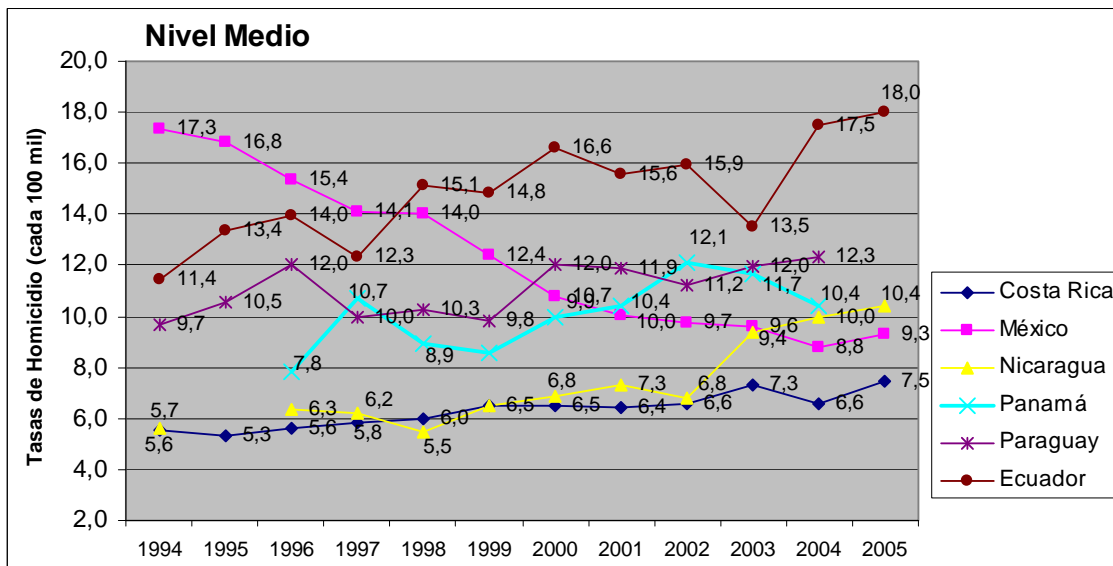
Los Gráficos 2.3.1 a 2.3.3 que están a continuación detallan las características de la evolución y los cambios observables.

Gráfico 2.3.1: Evolución de las Tasas de Homicidio en los países de América Latina con Tasas Bajas.



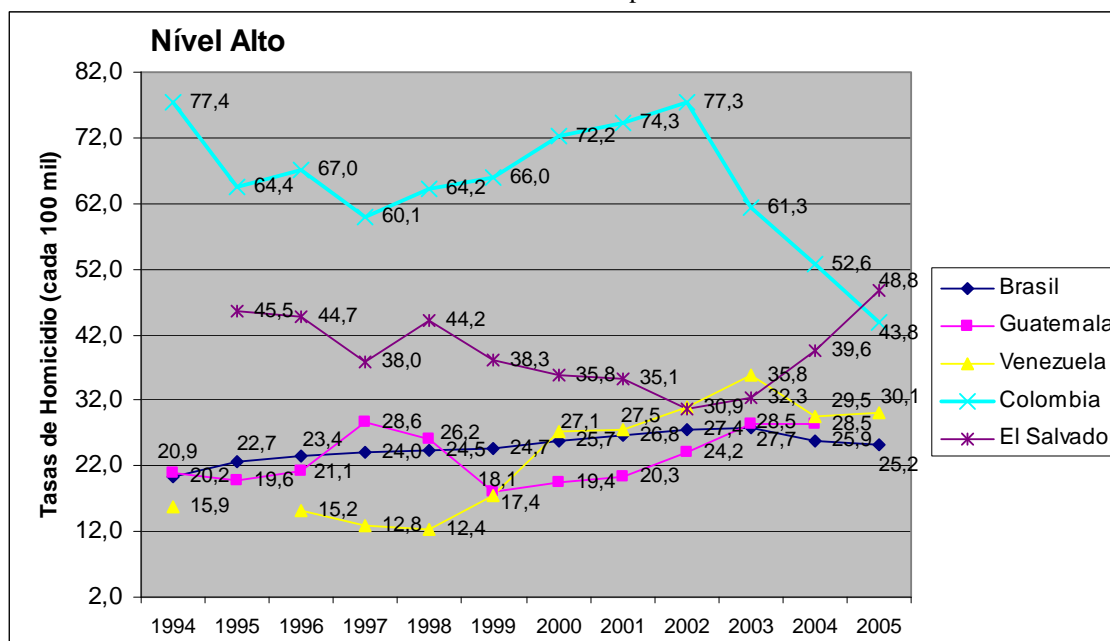
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 2.3.2: Evolución de las Tasas de Homicidio en los países de América Latina con Tasas Medias.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 2.3.3: Evolución de las Tasas de Homicidio en los países de América Latina con Tasas Altas.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

## 2.4 - Factores explicativos.

Hasta la actualidad fueron muchos los factores tenidos en cuenta para tratar de explicar los determinantes de la violencia homicida, principalmente en nuestra región, que se destaca en forma visible por sus elevados índices. Dados los limitados objetivos del presente estudio, no es nuestra intención realizar una revisión o un análisis crítico de las diversas posturas y propuestas. Tal como se analizó en trabajos anteriores, creemos que el fenómeno de la violencia, principalmente la homicida, es resultado de una gran variedad de factores que se concatenan de manera específica para producir el hecho violento. Por eso preferimos hablar de mecanismos de determinación y no de relaciones causales.

Bajo esta óptica, todos los argumentos esgrimidos pueden clasificarse en tres grandes niveles. En primer lugar, los de **nivel estructural** que, desde una perspectiva macro, estarían sobredeterminando el comportamiento de los factores restantes. En ese rubro, los que se indicaron con mayor frecuencia fueron los relacionados con la pobreza, en los que el hambre, la miseria y la exclusión serían los motores impulsores de la violencia. También para ese rubro, los procesos acelerados de urbanización, con su desestructuración normativa, las estructuras políticas que generan una cultura cívica autoritaria, opresiva y violenta, se han considerado, principalmente en América Latina, para explicar las diversas formas de eclosión de la violencia homicida.

En segundo lugar, los de **nivel institucional**. Diversos tipos y mecanismos de crisis en las instituciones básicas de nuestra sociedad se mencionaron como inductores de la violencia moderna: desestructuración familiar, insuficiencia educativa, crisis de las instituciones políticas, erosión de los estatutos morales etc.

Por ultimo, también existen determinantes a **nivel individual**, fundamentalmente los psicológicos que, en determinadas situaciones, pueden generar condiciones de resistencia a las reacciones potencialmente violentas.

Como se mencionó anteriormente, no pretendemos abordar aquí ese enorme conjunto de posibles determinantes. Pero siempre nos ha llamado la atención una serie de factores relacionados con o derivados de la fuerte concentración de la riqueza que impera en la región y fue objeto de análisis en diversos estudios que focalizaban la violencia homicida en Brasil. Efectivamente, ya son históricas las tasas de concentración de la riqueza que caracterizan a la región<sup>20</sup>. A lo largo de las últimas décadas, América Latina siempre presentó los índices Gini<sup>21</sup> en torno a 0,50, mientras los países de la OCDE y los de ingreso elevado alrededor de 0,34; en el Medio Oriente y en África del Norte cerca de 0,40; en Europa Oriental en torno a 0,29; en Asia Oriental y Pacífico en torno a 0,39. Sólo África Subsahariana se aproxima a los índices de América Latina: alrededor de 0.47. Los datos más recientes, que corresponden al año 2006<sup>22</sup>, indican que, en esa categoría, poco ha cambiado. La gran mayoría de los países de la región aún presenta índices Gini superiores a 0,5 y en algunos casos, como los de Bolivia o Brasil, superiores a 0,6.

Tabla 2.4.1: Índice Gini de los Países de América Latina.

País	Gini	País	Gini	País	Gini
Argentina	0,510	Ecuador	0,526	Panamá	0,548
Bolivia	0,614	El Salvador	0,493	Paraguay	0,536
Brasil	0,602	Guatemala	0,543	Perú	0,505
Chile	0,522	Honduras	0,587	Rep. Dominicana	0,578
Colombia	0,584	México	0,506	Uruguay	0,452
Costa Rica	0,478	Nicaragua	0,579	Venezuela	0,441

Fuente: Cepal / Eclac. Panorama Social de América Latina 2007

<sup>20</sup> MORLEY, S. La distribución del Ingreso en América Latina y el Caribe. Santiago. Fondo de Cultura Económica. 2000. BARROS, R.P. Henriques, R. & MENDOÇA, R. *A estabilidade inaceitável*. Desigualdade e Pobreza no Brasil. In: HENRIQUES, R. *Desigualdade e pobreza no Brasil*. Rio de Janeiro: Ipea, 2000.

<sup>21</sup> El índice Gini es una medida de concentración, en este caso de ingreso, que va de 0 – cuando todos los individuos o grupos poseen la misma participación en el ingreso – hasta 1, que es el límite superior que se da cuando solo un individuo o grupo se apropia de la totalidad del ingreso generado.

<sup>22</sup> Cepal / Eclac. *Panorama social de América Latina 2007*. Santiago. Cepal, nov. 2007.

Además de unos pocos países de América Latina, los índices superiores a 0,6 sólo existen en un pequeño grupo de países africanos, como Botswana, Namibia, Lesotho, República Centroafricana y Sierra Leona<sup>23</sup>.

A partir de esas consideraciones, pensamos que la existencia de un pequeño conjunto de indicadores muy significativos, sistematizados para todos los países del mundo en los Informes de Desarrollo Humano, facilitaría enormemente la tarea de asociar los índices de violencia abordados en este estudio con los indicadores de desarrollo humano. Se seleccionó el Informe que corresponde a los años 2007 / 2008 ya que contiene datos para la elaboración del Índice de Desarrollo Humano correspondientes al año 2005, año aproximado a nuestros indicadores de violencia.

En primer lugar, se utilizaron los coeficientes de correlación  $r$  de Pearson, la estadística de asociación más adecuada por tratarse de variables medidas en escala de intervalos<sup>24</sup>. Para interpretar esos valores, se utilizó el coeficiente de determinación  $r^2$  que indica la proporción de la variabilidad de una variable que es explicada por la variación de la otra. Los coeficientes de correlación y los de determinación calculados pueden encontrarse en la tabla 2.4.2. Insistimos en aclarar que la correlación focaliza países y no individuos, por lo que todas las interpretaciones deben referirse a ese nivel.

Por los datos de la tabla 2.4.2, vemos que el IDH muestra una correlación con los índices de violencia homicida de los países de débil a moderada y negativa, de forma tal que, con el aumento del IDH, las tasas de homicidio tienden a caer levemente. En este caso, el IDH explica el 11,2% de la variación en los índices totales de homicidio.

Por su lado, el PBI *per capita*, indicador de la riqueza o pobreza de un país, presenta una asociación un tanto más robusta con los índices de homicidio, explicando el 18,7% de las tasas totales. Debemos marcar aquí una cuestión muy significativa: los índices de homicidio juveniles son mucho menos afectados por el ingreso *per capita* – el 13,% – que los índices no jóvenes. El Índice de Ingreso del IDH, que se construye en base al ingreso *per capita*, presenta un comportamiento similar, pero con coeficientes un tanto inferiores, debido a los mecanismos que se emplean para su construcción.

Pero los indicadores que nos sorprenden por su elevada capacidad explicativa de los niveles de homicidio son los que refieren a la concentración / distribución del

---

<sup>23</sup> PNUD. Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008. Coimbra, UNDP, 2007

<sup>24</sup> El coeficiente  $r$  de Pearson varía desde  $+1 =$ , existe una correlación positiva perfecta, donde al crecimiento de una de las variables le corresponde un crecimiento concomitante proporcional a la otra, hasta  $-1 =$ , existe correlación negativa perfecta, donde al crecimiento de una de las variables corresponde una caída proporcional en la otra, pasando por el valor  $0 =$ , donde hay una ausencia total de asociación. Cuando los valores se acercan más a 1, mayor es la asociación y cuanto más próximos a 0 menor es la asociación.

ingreso. Vemos que los coeficientes de correlación para ese caso son sumamente elevados, principalmente el del indicador que sólo toma en cuenta los extremos de la distribución: cuantas veces mayor es el ingreso de los 10% más ricos con relación al 10% de menor ingreso. Vemos que aquí el coeficiente de correlación gira en torno al 0,7, con un poder de determinación total del 47,9%. En otras palabras: casi el 48% de la variación de los índices de homicidio total se explican por la variación de los índices de concentración del ingreso. Y más aun, a diferencia de lo que sucede con el indicador de pobreza, el que refiere a la concentración del ingreso explica mejor los homicidios juveniles (el 50,7%) que los homicidios no jóvenes (un 45,2%). O sea, los jóvenes estarían más afectados por los diversos efectos y manifestaciones de la concentración del ingreso. El índice Gini, que es un segundo indicador de concentración del ingreso, pero que tiene en cuenta toda la distribución, se comporta de forma muy parecida al anterior, pero reflejando menores niveles de asociación.

Por eso, podemos concluir que más que la pobreza absoluta o generalizada, es la pobreza dentro de la riqueza, los contrastes entre ambas, con su secuela de maximización y visibilidad de las diferencias, la que tendría un mayor poder de determinación de los niveles de homicidio de un país.

Tabla 2.4.2: Coeficientes de Correlación y de Determinación de las Tasas de Homicidio Total, Joven y No joven con Indicadores Seleccionados. 70 Países.

Correlación de Tasas de Homicidio con:	Coef. r de Pearson			Coef. de Determinación r <sup>2</sup>		
	Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total
Índice de Desarrollo Humano-IDH	-0,295	-0,345	-0,335	8,7%	11,9%	11,2%
Esperanza de vida al nacer (años)	-0,210	-0,288	-0,268	4,4%	8,3%	7,2%
Tasa de alfabetización de adultos	-0,273	-0,221	-0,245	7,5%	4,9%	6,0%
Tasa de escolarización combinada	-0,276	-0,301	-0,298	7,6%	9,0%	8,9%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	-0,361	-0,458	-0,433	13,1%	21,0%	18,7%
Índice de Esperanza de Vida	-0,210	-0,288	-0,267	4,4%	8,3%	7,2%
Índice de Educación	-0,249	-0,221	-0,237	6,2%	4,9%	5,6%
Índice del Ingreso	-0,310	-0,386	-0,366	9,6%	14,9%	13,4%
Relación 10% más ricos / 10% más pobres	0,712	0,672	0,692	50,7%	45,2%	47,9%
Índice Gini	0,610	0,599	0,608	37,2%	35,8%	36,9%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

Pero no sólo las tasas de homicidio son fuertemente influenciadas por la concentración del ingreso, ya que los índices de victimización juvenil también sufren una fuerte influencia de los contrastes que caracterizan a la región. Al realizar las



mismas operaciones de asociación que para las tasas de homicidio, podemos ver que las diversas dimensiones del IDH se asocian poco con los índices de victimización juvenil, salvo la tasa de alfabetización, que presenta una correlación negativa y débil, es decir, una leve tendencia que indica que a mejor alfabetización, menor victimización. Aun así, el analfabetismo explica casi el 9% de los índices de victimización. Pero la variable que posee un fuerte poder de predicción de los índices de victimización juvenil es nuevamente la concentración del ingreso. A mayor concentración del ingreso, mayor victimización juvenil. Como se pudo apreciar en la tabla 2.4.3., la concentración del ingreso explica cerca del 40% de los niveles de victimización juvenil.

Tabla 2.4.3: Coeficientes de Correlación y de Determinación de los Índices de Victimización Juvenil con Indicadores Seleccionados. 70 Países.

Correlación de Tasas de Homicidio con:	Coef. r de Pearson	Coef. de Determinación r <sup>2</sup>
Índice de Desarrollo Humano-IDH	-0,106	1,1%
Esperanza de vida al nacer (años)	-0,028	0,1%
Tasa de alfabetización de adultos	-0,298	8,9%
Tasa de escolarización combinada	-0,132	1,7%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	-0,027	0,1%
Índice de Esperanza de Vida	-0,028	0,1%
Índice de Educación	-0,211	4,4%
Índice del Ingreso	-0,056	0,3%
Relación 10% más ricos / 10% más pobres	0,627	39,3%
Índice Gini	0,632	39,9%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

Se puede obtener una mejor imagen del significado de esos coeficientes al hacer un seguimiento de los datos de la tabla 2.4.4. Para construir esa tabla, se ordenaron los 67 países de los cuales se contaba con datos, tanto en el WHOSIS como en el Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008, según su índice Gini y divididos en tres grandes grupos con el mismo número de países: los de Gini alto (de 0,420 hacia arriba), los de índice medio (de Gini entre 0,330 y 0,410) y los de Gini bajo (0,400 para abajo).

Podemos verificar que, si en el grupo de Gini alto, la tasa promedio de homicidio total es de 14 cada 100 mil habitantes, cae a 4,1 en el grupo de índice medio y a 1,5 homicidios cada 100 mil en el grupo de índice bajo.

Tabla 2.4.4: Promedio de Tasas de Homicidio y de Victimización según el Nivel de Concentración de Ingresos. 67 Países.

Nivel Índice Gini	Gini Medio	Promedio de las Tasas de Homicidio			Promedio de Victimización
		Joven	No Joven	Total	Juvenil
Alto (0,420 y +)	0,509	26,08	12,16	14,82	1,78
Medio (0,330 a 0,410)	0,364	4,07	4,13	4,12	1,10
Bajo (0,400 y -)	0,287	1,51	1,92	1,84	0,86

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

Aun más expresivas resultan las diferencias cuando observamos el caso de los homicidios juveniles: 26,1 homicidios cada 100 mil jóvenes en los países con Gini alto, 4,1 en los países de Gini medio y 1,8 en los de Gini bajo. Esto indica claramente las diferencias de niveles de homicidios que derivan de la concentración de la riqueza.

Aun así, los resultados más sintomáticos son los que se verifican cuando tratamos el tema de la victimización juvenil. En los países de Gini elevado se constatan índices de victimización sumamente elevados: 1,78 en promedio. En otras palabras: son países donde mueren proporcionalmente 78% más jóvenes que no jóvenes. Al mismo tiempo, en los países de Gini intermedio muere, aproximadamente, la misma proporción de jóvenes que de no jóvenes, con lo que el promedio de victimización se encuentra cercano a la paridad. A su vez, en los países con baja concentración de ingresos, los índices de homicidio no joven son más altos que los juveniles. Por ese motivo, el índice de victimización juvenil está por debajo de la paridad (0,86). En otras palabras, existen esquemas de resguardo de la juventud.

Asimismo, se realizaron análisis de regresión múltiple<sup>25</sup>, con los mismos indicadores, intentando controlar las diversas incidencias e interacciones entre los indicadores investigados. Para el caso de los homicidios, sólo permanecieron dos factores con poder explicativo superior al 1%: la concentración del ingreso, medida por la relación entre los 10% más ricos y los 10% más pobres y, en una escala bastante menor, el Producto Bruto Interno *per capita*.

<sup>25</sup> Utilizando el método *Stepwise en la* regresión lineal múltiple y removiendo indicadores cuyo poder explicativo ( $R^2$ ) fuera inferior al 1%..

Tabla 2.4.5: Resultados de la Regresión Múltiple de Indicadores Seleccionados con las Tasas de Homicidio para la Población Joven, No Joven y Total. 70 Países.

Indicadores	Joven		No Joven		Total	
	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado
Relación 10% + ricos/10% + pobres	0,797	0,635	0,750	0,562	0,773	0,597
PIB per capita			0,771	0,032	0,786	0,020

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007/2008 y Microdatos del WHOSIS

En la población joven, sólo la concentración del ingreso mostró un poder explicativo superior al 1%, pero en una forma extremadamente poderosa: de manera aislada, explica el 63,5% de la variabilidad de los homicidios.

Por otro lado, para la población no joven y la total, además de la concentración del ingreso, que sigue siendo fuerte, entre un 56 y un 60%, también se incluye el PBI *per capita*, pero con un poder explicativo sumamente bajo: explica entre el 2 y el 3% de la variabilidad. Esos resultados refuerzan las constataciones que se expusieron antes.

- No es específicamente la pobreza, medida por el PBI *per capita* (indicador utilizado para separar *países pobres* de *países ricos* o los *desarrollados* de los *países en desarrollo*) el determinante de los niveles de homicidio. La principal y poderosa fuente de determinación de los niveles de violencia homicida es la concentración del ingreso –ya sea indicada por la relación entre los 10% más ricos y los 10% más pobres (mucho más sensible a los contrastes extremos) como por el índice Gini, que apunta más a la distribución en el conjunto de la población.
- Entre los jóvenes, el indicador de concentración del ingreso es el único que supera la franja del 1% de incidencia, dando a entender que entre los jóvenes es levemente más determinante que en el resto de la población y que la pobreza, como factor específico, no posee mucha incidencia en esa franja de edad, mucho más influenciada por los contrastes y las contradicciones derivadas de la polarización social, es decir, de la exclusión.

### 3. MORTALIDAD POR ACCIDENTES DE TRANSPORTE

Este capítulo pretende delinear, en primer lugar, la situación de la mortalidad producida por accidentes de transporte en los diversos países, con el objetivo de verificar la posición de América Latina en el contexto mundial. Tal como se fundamentó en el capítulo conceptual, consideramos también esta forma de mortalidad como un fenómeno socialmente regulado. A primera vista, parecería un contrasentido afirmar que un hecho accidental, en su condición de azaroso e imprevisible, pueda ser tratado con la idea de reglamentación, que lleva implícita la noción de regularidad, de normatividad, de repetición, obedeciendo a modelos ciertamente contrarios a lo casual. Pero de la misma forma que en las otras situaciones de violencia abordadas a lo largo de este trabajo, lejos de tratarse de productos aleatorios de actores aislados, configuran tendencias que se explican a través de los determinantes culturales, sociales, políticos y económicos por los que atraviesa cada uno de los países.

Por último, contamos con información para hacer un análisis más detallado de la situación y evolución reciente de la mortalidad causada por accidentes de transporte en los dieciséis países que conforman América Latina. También en este caso intentaremos encontrar determinantes estructurales que expliquen su producción.

#### 3.1 – Mortalidad por accidentes de transporte: el contexto internacional.

Los datos disponibles permiten caracterizar a América Latina como una región muy violenta también en términos de mortalidad por accidentes de transporte. Efectivamente, agregando los datos disponibles de los 83 países, por región o continente – tabla 3.1.1. – vemos que Latinoamérica, con su tasa de 16,2 defunciones por accidentes de transporte cada 100 mil habitantes, supera levemente a América del Norte – 16.1 – y ampliamente a Europa (10,5) y a Asia (11,8). Sin embargo, como en el caso de África, sus índices de victimización juvenil son relativamente bajos: 1.19, lo que implica que mueren proporcionalmente 19% más jóvenes que no jóvenes, mientras que esa proporción es, en Europa y en Oceanía, 77% y 124% mayor respectivamente. Por este motivo la gran responsable por las elevadas tasas regionales es la mortalidad no joven, que también supera – y en algunos casos ampliamente – los índices de las otras regiones.

Tabla 3.1.1: Tasas de defunciones en accidentes de transporte y Victimización juvenil según franja de edad y regiones del mundo.

Región	Población			Victimización Juvenil
	Joven	No Joven	Total	
África	11,8	10,4	10,7	1,13
América del Norte	26,7	14,3	16,1	1,86
<b>América Latina</b>	<b>18,5</b>	<b>15,5</b>	<b>16,2</b>	<b>1,19</b>
Asia	14,5	11,3	11,8	1,28
Caribe	18,0	12,6	13,5	1,43
Europa	16,9	9,5	10,5	1,77
Oceanía	18,3	8,2	9,6	2,24

Fuente: Microdatos WHOSIS

A través de la observación de las tablas 3.1.2 y 3.1.3, en que los mismos datos fueron desagregados por país, podemos verificar que:

- Si Lituania, país báltico del Este europeo, con 25,9 muertes por accidentes de transporte cada 100.000 habitantes, ocupa la primera posición en el ranking, Venezuela y El Salvador (países de Latinoamérica con una tasa total de defunciones por accidentes de transporte de 21,8 cada 100 mil habitantes) ocupan la 2ª y 3ª posición respectivamente cuando se trata de la población total.
- También Brasil y Ecuador, con sus tasas de 19,4 y 17,8 cada 100 mil habitantes, ocupan lugares destacados: 9ª y 11ª posición.
- En este mismo terreno, pero en el otro extremo de la escala, Guatemala, con su tasa de 3,3 muertes cada 100 mil habitantes, ocupa la 80ª posición entre los países analizados.
- Entrando en el terreno de la mortalidad juvenil por accidentes de transporte, los países de la región con tasas más altas son: Venezuela y Brasil, con 24,7 y 23,3 muertes cada 100 mil habitantes respectivamente, ocupando las 12ª y 13ª posición en el contexto internacional y con índices bastante inferiores a los de Tailandia que, con una tasa del 36,6 cada 100 mil, ocupa la 1ª posición.
- En general, los países de la región se encuentran en la porción inferior del ranking juvenil, como son los casos de Argentina, Cuba, Nicaragua, Uruguay – con tasas de alrededor de 11 – y Guatemala, con una tasa de 3 muertes cada 100 mil jóvenes.

Tabla 3.1.2: Número y tasas (cada 100.000) de defunciones en accidentes de transporte para a población joven, no joven y total y índice de victimización. Diversos Países. Último año disponible.

País	Año	Número de Defunciones			Tasas de Defunciones			Victimización
		Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total	
Albania	2004	56	297	353	9,7	11,7	11,3	0,8
Alemania	2004	1.517	4.570	6.087	15,7	6,3	7,4	2,5
Antigua y Barbuda	2002	0	3	3	0,0	4,6	3,8	0,0
Argentina	2004	712	3.034	3.746	10,8	9,4	9,7	1,1
Armenia	2003	20	179	199	3,3	6,9	6,2	0,5
Australia	2003	450	1.318	1.768	16,5	7,7	8,9	2,1
Austria	2006	167	559	726	16,4	7,7	8,8	2,1
Bermuda	2002	1	4	5	13,0	7,1	7,8	1,8
Brasil	2005	8.138	27.664	36.611	23,3	18,0	19,4	1,3
Bulgaria	2004	142	842	984	13,3	12,5	12,6	1,1
Canadá	2004	728	2312	3040	16,7	8,4	9,5	2,0
Chile	2004	322	1.987	2.309	12,0	15,1	14,6	0,8
Colombia	2005	1.176	4.982	6.158	15,4	14,0	14,3	1,1
Costa Rica	2005	115	482	597	14,7	14,9	14,9	1,0
Croacia	2005	135	503	638	23,1	13,0	14,4	1,8
Cuba	2005	173	1.144	1.317	10,8	11,8	11,6	0,9
Dominica	2003	1	4	5	7,7	6,8	7,0	1,1
Ecuador	2005	440	1.938	2.378	16,7	18,1	17,8	0,9
El Salvador	2005	216	1.249	1.465	16,1	23,3	21,8	0,7
Escocia	2005	83	218	301	12,6	4,9	5,9	2,6
Eslovaquia	2005	130	634	764	15,2	14,0	14,2	1,1
Eslovenia	2006	69	224	293	26,6	12,8	14,6	2,1
España	2005	925	3.971	4.896	17,7	10,4	11,3	1,7
Estonia	2005	37	166	203	17,6	14,6	15,1	1,2
Finlandia	2006	86	357	443	13,1	7,7	8,4	1,7
Francia	2005	1.416	3.961	5.377	18,0	7,5	8,8	2,4
Grecia	2006	365	1.437	1.802	27,9	14,6	16,2	1,9
Guadalupe	2005	11	52	63	18,6	13,7	14,4	1,4
Guatemala	2004	73	326	399	3,0	3,4	3,3	0,9
Guyana	2005	34	124	158	22,5	20,2	20,6	1,1
Guyana Francesa	2005	8	33	41	25,8	20,6	21,5	1,2
Holanda	2004	189	689	878	19,1	4,5	5,4	4,3
Hong Kong	2005	21	182	203	2,3	3,1	3,0	0,8
Hungría	2005	213	1.350	1.563	16,2	15,4	15,5	1,1
Inglaterra y Gales	2005	788	2.201	2.989	11,3	4,7	5,6	2,4
Irlanda	2005	83	202	285	13,0	5,8	6,9	2,3
Irlanda del Norte	2005	68	107	175	26,9	7,3	10,1	3,7
Isla Reunión	2005	22	60	82	16,9	9,2	10,4	1,8
Islandia	2005	8	12	20	18,5	4,8	6,8	3,9
Islas Vírgenes	2003	1	7	8	6,8	7,4	7,3	0,9
Israel	2003	105	395	500	9,7	7,3	7,7	1,3

(cont.)

Tabla 3.1.2: Número y tasas (cada 100.000) de defunciones en accidentes de transporte para a población joven, no joven y total y índice de victimización.

Diversos Países. Último año disponible.

(cont.)

País	Año	Número de Defunciones			Tasas de Defunciones			Victimización
		Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total	
Italia	2003	1.294	5.516	6.810	21,0	10,7	11,8	2,0
Japón	2006	952	8096	9048	7,1	7,2	7,2	1,0
Kirguizistán	2005	101	641	742	9,3	15,9	14,5	0,6
Kuwait	2002	97	274	371	27,5	13,6	15,7	2,0
Letonia	2005	90	397	487	25,0	20,5	21,2	1,2
Lituania	2005	168	717	885	31,8	24,8	25,9	1,3
Luxemburgo	2005	10	36	46	18,9	8,9	10,1	2,1
Macedonia	2003	23	106	129	7,0	6,2	6,4	1,1
Malta	2005	8	10	18	13,7	2,9	4,5	4,7
Martinica	2005	12	32	44	21,1	9,4	11,1	2,2
México	2005	3.577	12.842	16.419	17,7	14,9	15,5	1,2
Moldavia	2006	103	401	504	14,9	13,9	14,1	1,1
Nicaragua	2005	125	403	528	10,5	9,4	9,7	1,1
Noruega	2005	68	219	287	12,0	5,4	6,2	2,2
Nueva Zelanda	2004	155	367	522	26,5	10,5	12,8	2,5
Panamá	2004	89	323	412	15,9	12,7	13,3	1,2
Paraguay	2004	137	426	563	11,9	8,4	9,1	1,4
Polonia	2005	1.147	4.806	5.953	18,4	15,1	15,6	1,2
Portugal	2003	351	1.646	1.997	25,8	18,1	19,1	1,4
Puerto Rico	2003	117	393	510	19,5	12,0	13,2	1,6
Reino Unido	2005	939	2.526	3.465	11,9	4,8	5,8	2,5
Rep. Checa	2005	260	1.001	1.261	19,1	11,3	12,3	1,7
Rep. de Corea	2006	619	7203	7822	9,1	17,1	16,0	0,5
Rep. de Maldivas	2005	1	0	1	1,3	0,0	0,3	
Rep. de Mauricio	2005	18	114	132	9,4	11,2	10,9	0,8
Rep. Dominicana	2004	282	949	1231	16,6	13,1	13,8	1,3
Rodrigues	2005	1	0	1	12,3	0,0	2,7	
Rumania	2004	427	3.092	3.519	12,7	16,9	16,2	0,8
San Vicente y G.	2003	2	9	11	8,1	9,8	9,4	0,8
Santa Lucía	2002	7	26	33	23,1	20,8	21,2	1,1
Servia	2006	121	768	889	12,6	11,9	12,0	1,1
Servia y Montenegro	2002	106	593	699	9,6	8,5	8,6	1,1
Singapur	2006	38	118	156	8,0	3,8	4,3	2,1
Sudáfrica	2005	1.006	4.435	5.441	9,7	12,0	11,5	0,8
Suecia	2004	107	422	529	9,7	5,4	5,9	1,8
Tailandia	2002	3.872	9.566	13.438	36,6	18,4	21,5	2,0
Tayikistán	2005	41	268	309	2,7	5,1	4,5	0,5
Trinidad y Tobago	2002	37	142	179	16,0	16,3	16,2	1,0
Uruguay	2004	58	300	358	11,3	10,4	10,5	1,1
USA	2005	11.238	36.479	47.717	26,7	14,3	16,1	1,9
Uzbequistán	2005	323	2.070	2.393	5,6	10,1	9,1	0,6
Venezuela	2005	1.053	4.334	5.387	22,6	21,0	21,3	1,1

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 3.1.3: Orden de las tasas de defunciones en accidentes de transporte juvenil y no joven y de los Índices de victimización. Diversos Países. Último año disponible.

TASA DE DEFUNCIÓN TOTAL			TASA DE DEFUNCIÓN JUVENIL			ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
País	Tasa	Pos.	País	Tasa	Pos.	País	Índice	Pos
Lituania	25,9	1°	Tailandia	36,6	1°	Malta	4,7	1°
<b>El Salvador</b>	<b>21,8</b>	<b>2°</b>	Lituania	31,8	2°	Holanda	4,3	2°
Guyana Francesa	21,5	3°	Grecia	27,9	3°	Islandia	3,9	3°
Tailandia	21,5	4°	Kuwait	27,5	4°	Irlanda del Norte	3,7	4°
<b>Venezuela</b>	<b>21,3</b>	<b>5°</b>	Irlanda del Norte	26,9	5°	Escocia	2,6	5°
Santa Lucía	21,2	6°	USA	26,7	6°	Nueva Zelandia	2,5	6°
Letonia	21,2	7°	Eslovenia	26,6	7°	Alemania	2,5	7°
Guyana	20,6	8°	Nueva Zelandia	26,5	8°	Reino Unido	2,5	8°
<b>Brasil</b>	<b>19,4</b>	<b>9°</b>	Guyana Francesa	25,8	9°	Francia	2,4	9°
Portugal	19,1	10°	Portugal	25,8	10°	Inglaterra y Gales	2,4	10°
<b>Ecuador</b>	<b>17,8</b>	<b>11°</b>	Letonia	25,0	11°	Irlanda	2,3	11°
Trinidad y Tobago	16,2	12°	<b>Brasil</b>	<b>23,3</b>	<b>12°</b>	Martinica	2,2	12°
Rumania	16,2	13°	Santa Lucía	23,1	13°	Noruega	2,2	13°
Grecia	16,2	14°	Croacia	23,1	14°	Australia	2,1	14°
USA	16,1	15°	<b>Venezuela</b>	<b>22,6</b>	<b>15°</b>	Singapur	2,1	15°
Rep. de Corea	16,0	16°	Guyana	22,5	16°	Austria	2,1	16°
Kuwait	15,7	17°	Martinica	21,1	17°	Luxemburgo	2,1	17°
Polonia	15,6	18°	Italia	21,0	18°	Eslovenia	2,1	18°
Hungría	15,5	19°	Puerto Rico	19,5	19°	Kuwait	2,0	19°
<b>México</b>	<b>15,5</b>	<b>20°</b>	Rep. Checa	19,1	20°	Canadá	2,0	20°
Estonia	15,1	21°	Holanda	19,1	21°	Tailandia	2,0	21°
<b>Costa Rica</b>	<b>14,9</b>	<b>22°</b>	Luxemburgo	18,9	22°	Italia	2,0	22°
Eslovenia	14,6	23°	Guadalupe	18,6	23°	Grecia	1,9	23°
<b>Chile</b>	<b>14,6</b>	<b>24°</b>	Islandia	18,5	24°	USA	1,9	24°
Kirguistán	14,5	25°	Polonia	18,4	25°	Isla Reunión	1,8	25°
Guadalupe	14,4	26°	Francia	18,0	26°	Bermuda	1,8	26°
Croacia	14,4	27°	<b>México</b>	<b>17,7</b>	<b>27°</b>	Suecia	1,8	27°
<b>Colombia</b>	<b>14,3</b>	<b>28°</b>	España	17,7	28°	Croacia	1,8	28°
Eslovaquia	14,2	29°	Estonia	17,6	29°	España	1,7	29°
Moldavia	14,1	30°	Isla Reunión	16,9	30°	Rep. Checa	1,7	30°
<b>Rep. Dominicana</b>	<b>13,8</b>	<b>31°</b>	Canadá	16,7	31°	Finlandia	1,7	31°
<b>Panamá</b>	<b>13,3</b>	<b>32°</b>	<b>Ecuador</b>	<b>16,7</b>	<b>32°</b>	Puerto Rico	1,6	32°
Puerto Rico	13,2	33°	<b>Rep. Dominicana</b>	<b>16,6</b>	<b>33°</b>	Portugal	1,4	33°
Nueva Zelandia	12,8	34°	Australia	16,5	34°	<b>Paraguay</b>	<b>1,4</b>	<b>34°</b>
Bulgaria	12,6	35°	Austria	16,4	35°	Guadalupe	1,4	35°
Rep. Checa	12,3	36°	Hungría	16,2	36°	Israel	1,3	36°
Serbia	12,0	37°	<b>El Salvador</b>	<b>16,1</b>	<b>37°</b>	<b>Brasil</b>	<b>1,3</b>	<b>37°</b>
Italia	11,8	38°	Trinidad y Tobago	16,0	38°	Lituania	1,3	38°
<b>Cuba</b>	<b>11,6</b>	<b>39°</b>	<b>Panamá</b>	<b>15,9</b>	<b>39°</b>	<b>Rep. Dominicana</b>	<b>1,3</b>	<b>39°</b>
Sudáfrica	11,5	40°	Alemania	15,7	40°	Guyana Francesa	1,2	40°
Albania	11,3	41°	<b>Colombia</b>	<b>15,4</b>	<b>41°</b>	<b>Panamá</b>	<b>1,2</b>	<b>41°</b>

(continúa)



Tabla 3.1.3: Orden de las tasas de defunciones en accidentes de transporte juvenil y no joven y de los Índices de victimización. Diversos Países. Último año disponible.

TASA DE DEFUNCIÓN TOTAL			TASA DE DEFUNCIÓN JUVENIL			(continuación) ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
País	Tasa	Pos.	País	Tasa	Pos.	País	Índice	Pos.
España	11,3	42°	Eslovaquia	15,2	42°	Polonia	1,2	42°
Martinica	11,1	43°	Moldavia	14,9	43°	Letonia	1,2	43°
Rep. de Mauricio	10,9	44°	Costa Rica	14,7	44°	Estonia	1,2	44°
Uruguay	10,5	45°	Malta	13,7	45°	México	1,2	45°
Isla Reunión	10,4	46°	Bulgaria	13,3	46°	Argentina	1,1	46°
Irlanda del Norte	10,1	47°	Finlandia	13,1	47°	Serbia y Montenegro	1,1	47°
Luxemburgo	10,1	48°	Bermuda	13,0	48°	Dominica	1,1	48°
Argentina	9,7	49°	Irlanda	13,0	49°	Macedonia	1,1	49°
Nicaragua	9,7	50°	Rumania	12,7	50°	Guyana	1,1	50°
Canadá	9,5	51°	Escocia	12,6	51°	Santa Lucía	1,1	51°
San Vicente y G.	9,4	52°	Serbia	12,6	52°	Nicaragua	1,1	52°
Uzbekistán	9,1	53°	Rodrigues	12,3	53°	Colombia	1,1	53°
Paraguay	9,1	54°	Chile	12,0	54°	Uruguay	1,1	54°
Australia	8,9	55°	Noruega	12,0	55°	Eslovaquia	1,1	55°
Francia	8,8	56°	Reino Unido	11,9	56°	Venezuela	1,1	56°
Austria	8,8	57°	Paraguay	11,9	57°	Moldavia	1,1	57°
Serbia y Montenegro	8,6	58°	Inglaterra y Gales	11,3	58°	Bulgaria	1,1	58°
Finlandia	8,4	59°	Uruguay	11,3	59°	Serbia	1,1	59°
Bermuda	7,8	60°	Argentina	10,8	60°	Hungría	1,1	60°
Israel	7,7	61°	Cuba	10,8	61°	Costa Rica	1,0	61°
Alemania	7,4	62°	Nicaragua	10,5	62°	Japón	1,0	62°
Islas Vírgenes	7,3	63°	Israel	9,7	63°	Trinidad y Tobago	1,0	63°
Japón	7,2	64°	Sudáfrica	9,7	64°	Ecuador	0,9	64°
Dominica	7,0	65°	Suecia	9,7	65°	Islas Vírgenes	0,9	65°
Irlanda	6,9	66°	Albania	9,7	66°	Cuba	0,9	66°
Islandia	6,8	67°	Serbia y Montenegro	9,6	67°	Guatemala	0,9	67°
Macedonia	6,4	68°	Rep. de Mauricio	9,4	68°	Rep. de Mauricio	0,8	68°
Noruega	6,2	69°	Kirguistán	9,3	69°	Albania	0,8	69°
Armenia	6,2	70°	Rep. de Corea	9,1	70°	San Vicente y G.	0,8	70°
Escocia	5,9	71°	San Vicente y G.	8,1	71°	Sudáfrica	0,8	71°
Suecia	5,9	72°	Singapur	8,0	72°	Chile	0,8	72°
Reino Unido	5,8	73°	Dominica	7,7	73°	Hong Kong	0,8	73°
Inglaterra y Gales	5,6	74°	Japón	7,1	74°	Rumania	0,8	74°
Holanda	5,4	75°	Macedonia	7,0	75°	El Salvador	0,7	75°
Tayikistán	4,5	76°	Islas Vírgenes	6,8	76°	Kirguistán	0,6	76°
Malta	4,5	77°	Uzbekistán	5,6	77°	Uzbekistán	0,6	77°
Singapur	4,3	78°	Armenia	3,3	78°	Rep. de Corea	0,5	78°
Antigua y Barbuda	3,8	79°	Guatemala	3,0	79°	Tayikistán	0,5	79°
Guatemala	3,3	80°	Tayikistán	2,7	80°	Armenia	0,5	80°
Hong Kong	3,0	81°	Hong Kong	2,3	81°	Antigua y Barbuda	0,0	81°
Rodrigues	2,7	82°	Rep. de Maldivas	1,3	82°	Rep. de Maldivas		82°
Rep. de Maldivas	0,3	83°	Antigua y Barbuda	0,0	83°	Rodrigues		83°

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

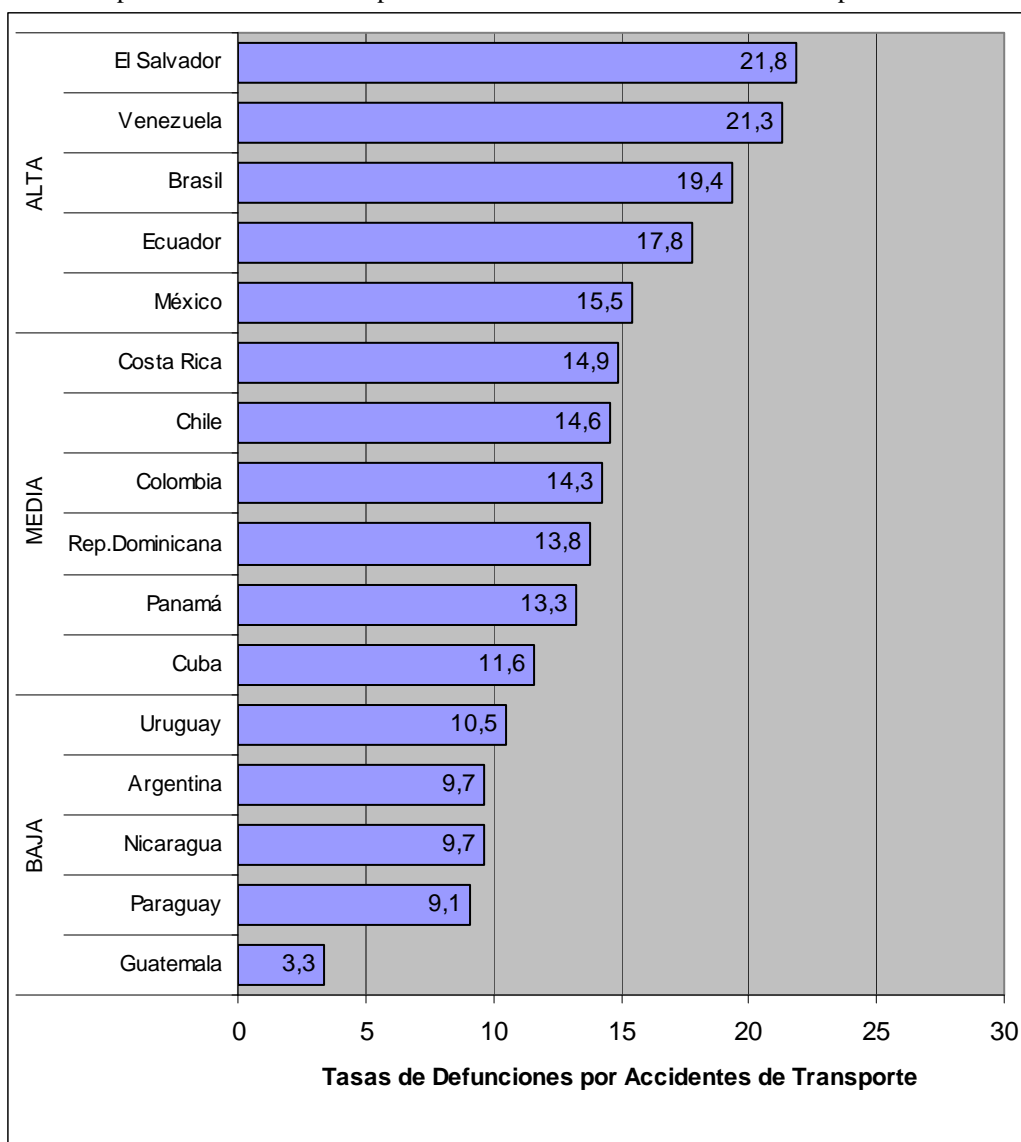
- Esto muestra que los índices de victimización de la región son relativamente bajos. El de mayor índice regional, 1,4 en Paraguay, recién ocupa la 34ª posición

del ranking internacional de victimización juvenil. Y más aún: cinco países de la región revelan índices de victimización negativos (por debajo de la unidad), lo cual evidencia una mayor proporción de muertes no jóvenes.

### 3.2 – Mortalidad por accidentes de transporte en América Latina

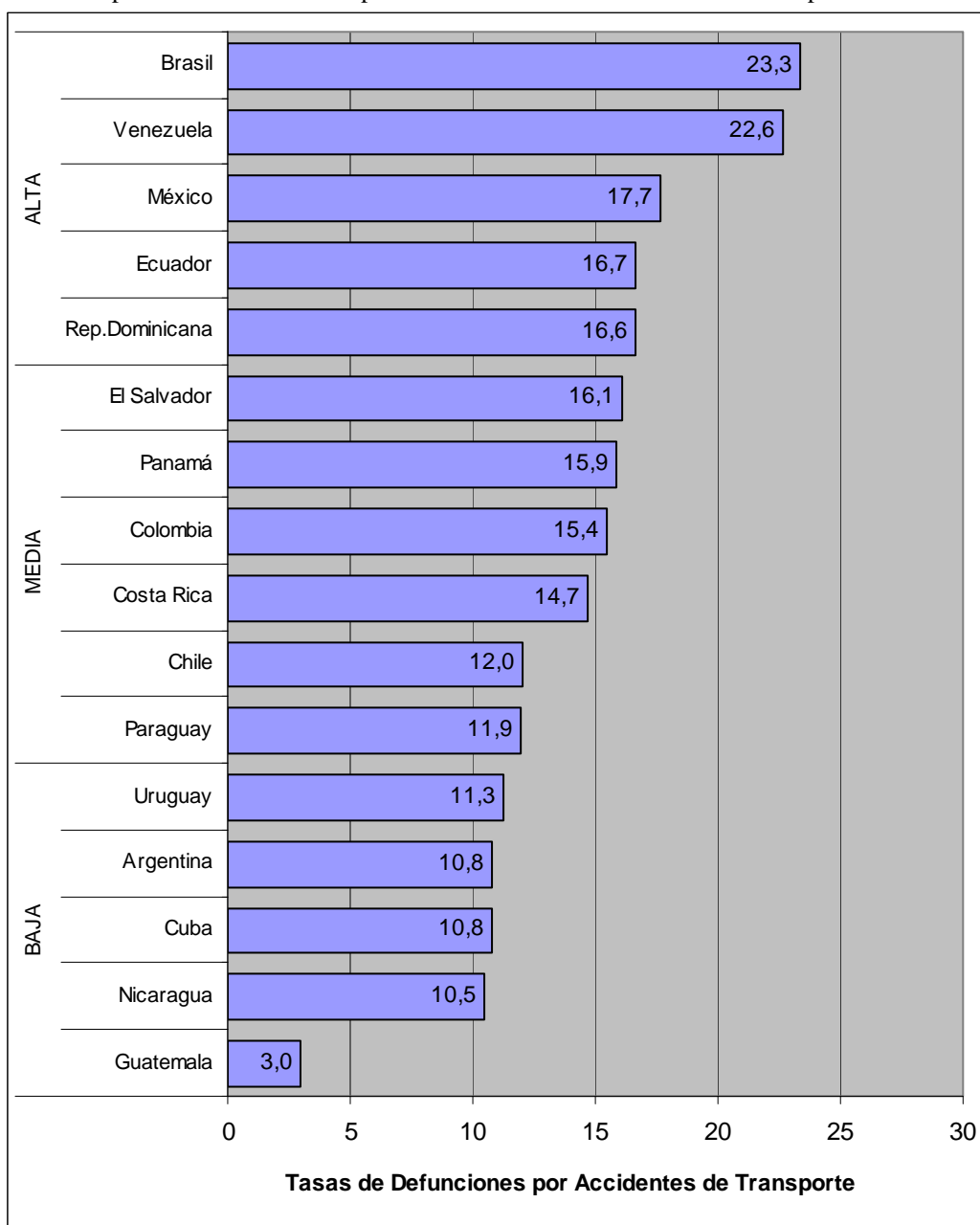
Los dos gráficos que siguen sintetizan los datos contenidos en las tablas anteriores, pero solamente para los países de América Latina. Estableciendo las categorías de las tasas, los dieciséis países se dividieron en tres grupos de, aproximadamente, el mismo número de integrantes cada uno: el de tasas elevadas, el de medias y el de bajas, tomando en cuenta sólo los niveles regionales.

Gráfico 3.2.1: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Defunción por Accidentes de Transporte en la Población Total. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2).

Gráfico 3.2.2: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Defunción por Accidentes de Transporte en la Población Joven. Último año disponible.



Fuente: Microdatos *WHOSIS* y complementarios (ver ítem 1.2)

En las tablas 3.2.1 a 3.2.3 se detalla la evolución de las tasas de defunciones por accidentes de transporte en el período 1994 / 2005, según los datos suministrados por el *WHOSIS*. La primera tabla detalla la evolución de las defunciones en la población total, la segunda en la población joven y la 3.2.3 en la población no joven. Estas tablas permiten trazar un perfil sintético de la evolución de los índices de defunciones por accidentes de transporte de cada uno de los países de la región.

Tabla 3.2.1: Tasas de Defunción por Accidentes de Transporte en la Población Total.  
Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ%
Argentina	13,1	11,7	11,6	11,6	13,1	12,6	11,0	11,2	9,5	9,8	9,7		-26,2
Brasil	18,3	20,3	21,4	21,2	18,1	17,3	16,8	17,3	18,3	18,3	19,1	19,4	5,6
Chile	12,7	12,0	12,4	12,8	13,3	11,0	14,5	13,4	13,0	14,7	14,6		14,6
Colombia	17,6	19,7	18,3	19,0	22,3	19,6	18,6	17,9	17,2	16,1	15,3	14,3	-18,8
Costa Rica	17,5	16,1	12,8	16,6	17,5	18,4	18,8	17,9	18,9	16,4	15,8	14,9	-15,1
Cuba	22,9	21,4	19,9	19,5	18,1	15,6	15,3	14,4	13,3	11,5	11,4	11,6	-49,2
El Salvador		23,7	24,7	24,6	25,8	27,6	28,4	27,4	25,1	26,9	26,6	21,8	-7,8
Ecuador	16,9	16,1	15,0	17,1	17,3	14,8	16,3	15,0	15,3	15,4	14,1	17,8	5,4
Guatemala	4,4	5,1	4,3	5,0	4,7	2,9	3,6	3,0	3,1	3,2	3,3		-24,2
México	16,6	15,4	15,9	16,0	15,2	14,9	14,7	14,2	14,6	14,7	14,7	15,5	-6,9
Nicaragua	9,8		7,6	8,3	8,5	10,9	9,9	9,3	9,0	9,2	8,4	9,7	-1,3
Panamá			15,5	19,7	20,3	19,3	14,9	15,3	14,9	15,0	13,3		-14,2
Paraguay	8,6	9,6	9,1	10,0	8,3	9,1	7,3	8,7	6,5	8,2	9,1		6,1
Rep. Dominicana	11,3	12,2	12,3	15,1	15,9	17,9	14,7	13,9		15,5	13,8		21,8
Uruguay	13,5	14,2	13,4	16,4	15,0	14,3	10,9	11,6			10,5		-22,4
Venezuela	23,2		19,2	18,4	21,2	20,5	22,3	25,2	23,8	21,4	21,8	21,3	-8,3
<b>América Latina</b>	<b>16,6</b>	<b>16,1</b>	<b>17,5</b>	<b>17,7</b>	<b>16,9</b>	<b>16,1</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,6</b>	<b>15,8</b>	<b>16,0</b>	<b>14,3</b>	<b>-13,4</b>

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 3.2.2: Tasas de Defunción por Accidentes de Transporte en la Población Joven.  
Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ%
Argentina	16,3	15,1	14,8	13,7	16,7	15,1	12,7	13,5	11,0	10,0	10,8		-34,1
Brasil	19,9	21,3	22,9	23,0	19,6	19,3	18,7	19,3	21,6	21,4	22,8	23,3	17,4
Chile	12,2	12,3	11,9	13,1	12,3	8,8	11,9	10,2	11,4	12,2	12,0		-1,3
Colombia	17,4	20,7	20,8	22,0	25,9	23,3	21,1	20,6	19,6	17,6	16,7	15,4	-11,3
Costa Rica	16,1	18,1	11,1	17,2	18,4	19,0	19,8	19,8	16,6	18,8	15,8	14,7	-8,3
Cuba	22,5	22,2	20,3	20,2	19,8	13,5	12,9	14,3	11,3	12,8	11,1	10,8	-52,3
El Salvador		22,6	23,0	21,4	23,7	23,1	24,7	23,1	22,0	22,0	19,0	16,1	-28,9
Ecuador	14,2	14,5	13,8	14,5	16,8	13,7	14,5	13,3	13,5	13,8	13,4	16,7	17,1
Guatemala	4,2	5,3	4,4	5,5	5,8	2,7	3,0	3,1	2,3	2,7	3,0		-29,7
México	18,2	16,8	16,7	17,3	15,8	16,1	15,7	15,3	16,4	16,3	16,7	17,7	-2,8
Nicaragua	9,2		6,4	8,3	8,5	12,0	9,8	9,8	8,9	8,6	9,3	10,5	14,0
Panamá			15,4	22,1	15,7	17,3	17,0	16,3	16,7	17,3	15,9		3,1
Paraguay	9,2	13,2	11,5	13,3	10,3	11,3	9,0	8,7	7,8	10,8	11,9		29,5
Rep. Dominicana	12,8	13,5	13,6	17,3	22,1	22,1	19,9	18,9		21,8	16,6		29,7
Uruguay	16,3	14,8	16,8	15,7	19,9	16,2	11,6	13,2			11,3		-30,8
Venezuela	27,8		20,5	19,4	22,7	22,9	26,2	29,6	28,6	25,1	24,7	22,6	-18,4
<b>América Latina</b>	<b>17,9</b>	<b>17,2</b>	<b>18,9</b>	<b>19,3</b>	<b>18,4</b>	<b>17,7</b>	<b>17,2</b>	<b>17,4</b>	<b>17,7</b>	<b>17,7</b>	<b>18,2</b>	<b>16,5</b>	<b>-7,9</b>

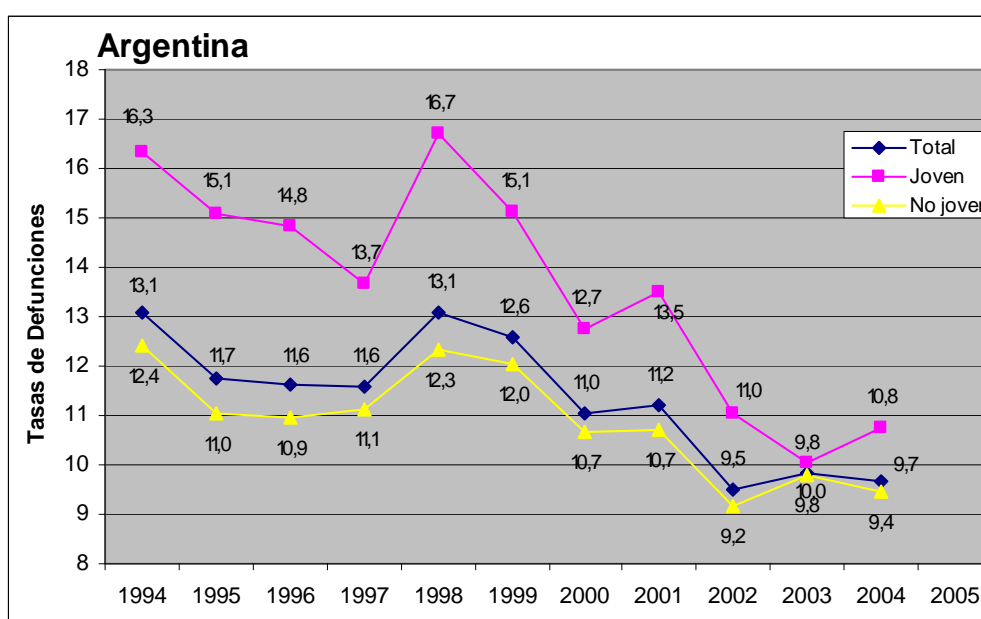
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 3.2.3: Tasas de Defunción por Accidentes de Transporte en la Población No Joven.  
Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ%
Argentina	12,4	11,0	10,9	11,1	12,3	12,0	10,7	10,7	9,2	9,8	9,4		-24,1
Brasil	18,0	20,0	21,0	20,7	17,7	16,8	16,3	16,9	17,6	17,5	18,3	18,5	2,9
Chile	12,8	11,9	12,5	12,8	13,5	11,5	15,0	14,1	13,4	15,2	15,1		17,7
Colombia	17,6	19,4	17,8	18,4	21,5	18,8	18,0	17,3	16,6	15,8	15,0	14,0	-20,4
Costa Rica	17,8	15,6	13,2	16,4	17,3	18,3	18,5	17,5	19,5	15,8	15,8	14,9	-16,5
Cuba	23,0	21,2	19,8	19,4	17,8	15,9	15,7	14,4	13,6	11,3	11,4	11,8	-48,7
El Salvador		23,9	25,1	25,5	26,4	28,8	29,4	28,5	26,0	28,1	28,5	23,3	-2,8
Ecuador	17,6	16,5	15,3	17,8	17,5	15,0	16,8	15,4	15,7	15,7	14,3	18,1	2,8
Guatemala	4,5	5,0	4,2	4,9	4,4	2,9	3,8	3,0	3,3	3,3	3,4		-22,8
México	16,2	15,1	15,7	15,6	15,0	14,6	14,5	13,9	14,2	14,4	14,3	14,9	-7,7
Nicaragua	9,9		8,0	8,2	8,4	10,6	9,9	9,1	9,1	9,4	8,2	9,4	-5,1
Panamá			15,5	19,1	21,3	19,7	14,4	15,1	14,5	14,5	12,7		-18,0
Paraguay	8,4	8,8	8,6	9,2	7,9	8,6	6,9	8,7	6,2	7,6	8,4		0,4
Rep. Dominicana	10,9	11,9	11,9	14,6	14,5	16,9	13,5	12,7	0,0	14,0	13,1		19,8
Uruguay	13,0	14,0	12,7	16,6	14,0	13,9	10,8	11,3	0,0	0,0	10,4		-20,2
Venezuela	22,1		18,9	18,2	20,8	20,0	21,3	24,1	22,6	20,6	21,2	21,0	-5,0
<b>América Latina</b>	<b>16,2</b>	<b>15,8</b>	<b>17,2</b>	<b>17,4</b>	<b>16,6</b>	<b>15,7</b>	<b>15,4</b>	<b>15,5</b>	<b>15,1</b>	<b>15,3</b>	<b>15,5</b>	<b>13,9</b>	<b>-14,6</b>

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

**Argentina.** Con niveles de mortalidad en accidentes de transporte relativamente bajos en el contexto regional, Argentina, con sus tasas de 9,7 cada 100 mil sobre la población total y de 10,8 en la joven, ocupa la 13<sup>a</sup> posición entre los dieciséis países estudiados. El gráfico que sigue permite ver las caídas significativas detectadas desde el inicio del período analizado. Con algunas oscilaciones – como, por ejemplo, el brusco aumento en 1998 – la tendencia general del período fue de marcado descenso entre los años extremos de la serie:



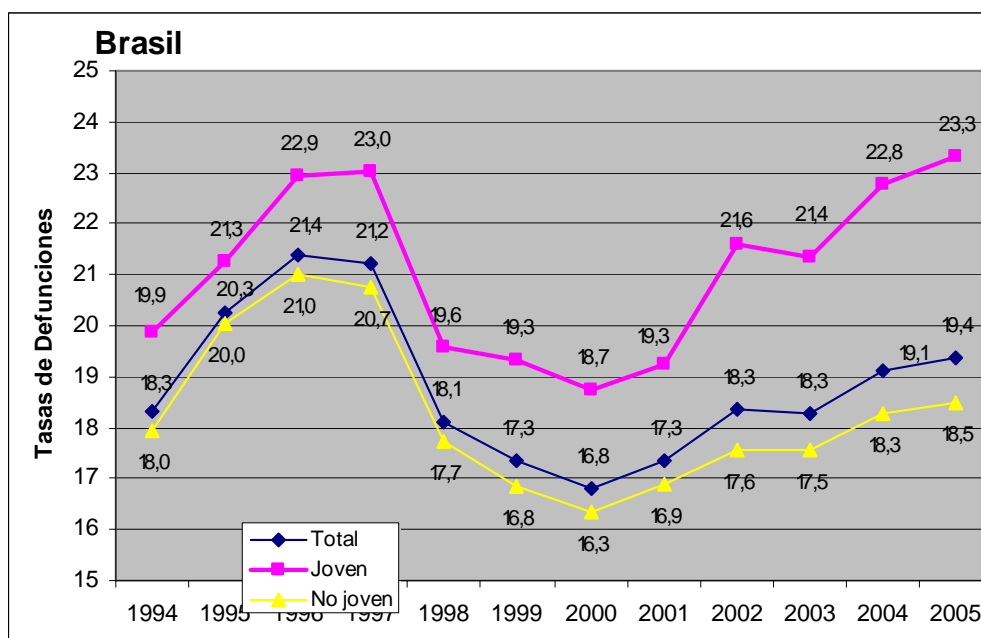
- -26,2% en la población total;
- -34,1% en la joven; y
- 24% en la no joven

Con el mayor ritmo de caída en las tasas de jóvenes, los índices de victimización juvenil también tienden a caer drásticamente, y casi se emparejan con el no joven hacia el final del período analizado.

**Brasil.** Presenta tasas de mortalidad relativamente elevadas para la región: 19,4 cada 100 mil para la población total y 23,3 para la joven. Esto ubica a Brasil en el tercer lugar en los índices totales y en el primero cuando se trata de jóvenes, entre los países de América Latina.

A lo largo del período analizado el crecimiento de las tasas tuvo una drástica inflexión en 1997 ocasionada por una nueva Ley de Transporte, pero a partir del 2000 el crecimiento recobró aliento, dando el siguiente resultado para el período:

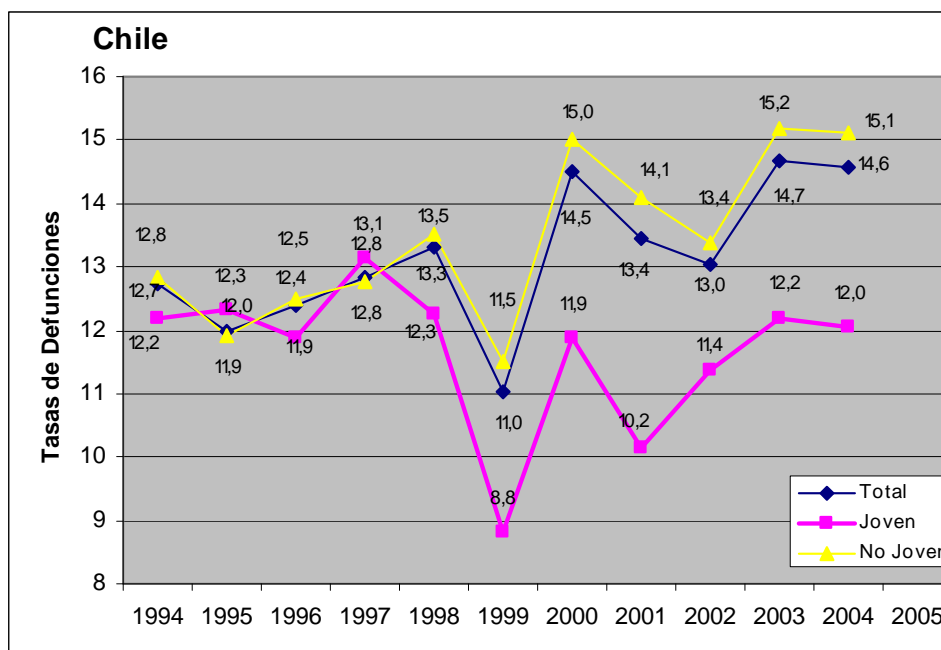
- 5,6% las tasas totales;
- 17,4% las jóvenes; y
- 2,9% las no jóvenes.



A partir de estos datos, la victimización juvenil crece levemente, alcanzando el 30% en el 2005.

**Chile.** Sus tasas intermedias – 14,6 muertes en el total y 12 en el juvenil – lo colocan en la 7ª posición en el total y en la 10ª en el juvenil en el contexto regional. Su índice total crece con una evolución muy oscilante, impulsado por el aumento de las tasas de mortalidad no joven, mientras que la joven permanece prácticamente sin variaciones.

- La tasa total crece el 14,6%;
- la no joven el 17,7%; y
- la joven el -1,3%.

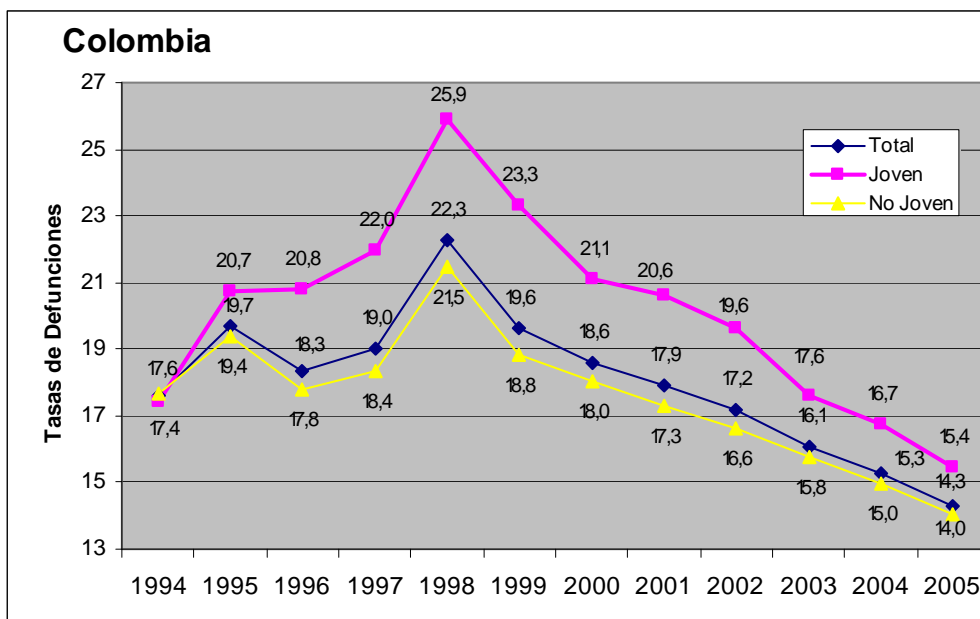


A partir de esto, su índice de victimización de 0,8 revela que es mayor la tasa de mortalidad no joven que la joven.

**Colombia.** Las tasas de 14,3 en el total y de 15,4 en el juvenil posicionan a Colombia en el 8º lugar en el contexto de los países estudiados de América Latina. La evolución reciente registra dos momentos: el primero, de 1994 a 1998, con una tendencia de crecimiento, principalmente en las muertes juveniles. El segundo momento, de 1999 hasta 2005, de sucesivas caídas. Pero en el saldo del período las caídas se acentuaron:

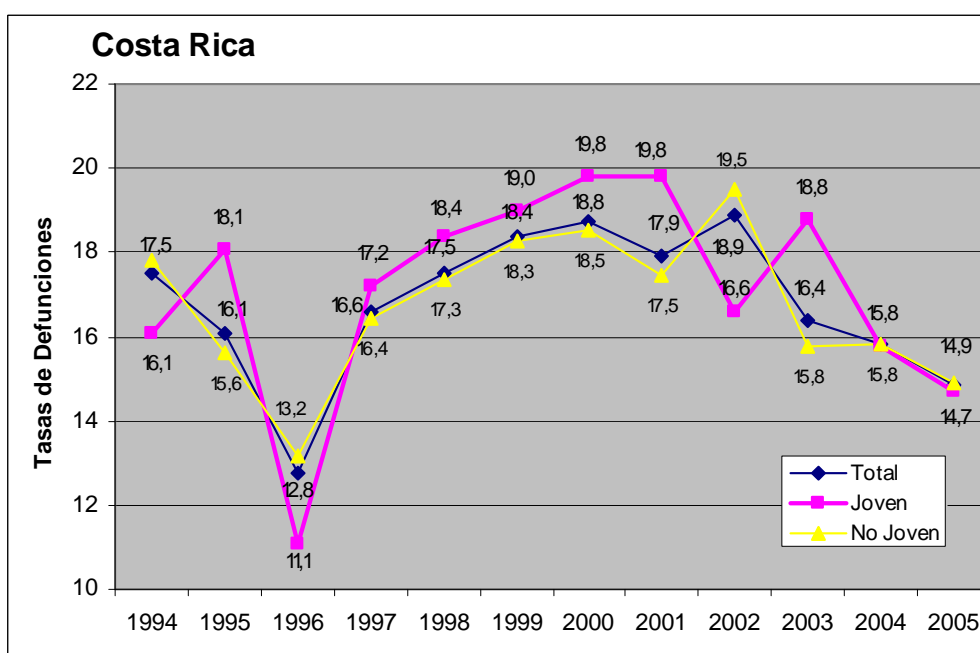
- -18,8% en las muertes totales;
- -11,3% en las juveniles; y
- -20,4% en las muertes no jóvenes.

Esto refleja que los índices de victimización juvenil, que habían sido considerablemente mayores hacia el fin de la década anterior, se redujeron al 10%.



**Costa Rica.** Entre los dieciséis países de la región, Costa Rica ocupa la 6ª y la 9ª posición, con índices muy similares en la población total y la joven: 14,9 y 14,7 muertes en accidentes de transporte cada 100 mil. Con oscilaciones a lo largo del período analizado, Costa Rica muestra una tendencia de caída entre las fechas de los extremos:

- -15,1 en la población total;
- -8,3 en la población joven; y
- -16,5 en la población no joven.

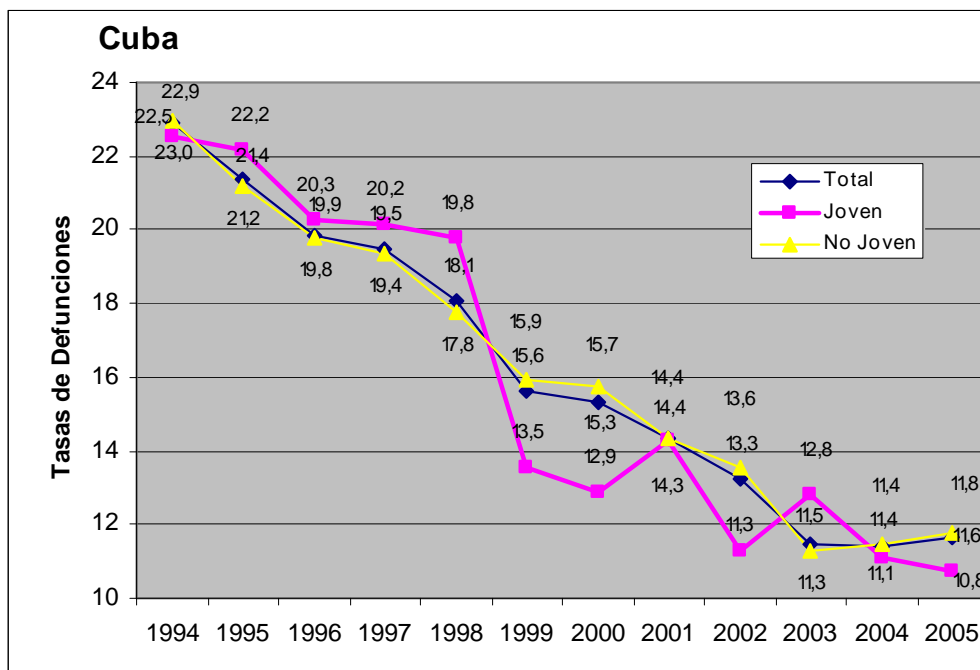


Con esta evolución, las tasas prácticamente se emparejaron hacia el final del período.



**Cuba.** Muestra continuas y sistemáticas caídas de sus índices a lo largo de todo el período analizado. De esta forma, en 2005 – con tasas de 11,6 para la población total y de 10,8 para la joven – ocupa la 11ª y 14ª posición entre los dieciséis países de la región. Las significativas caídas en el período llevaron los índices prácticamente a la mitad:

- - 49,2 % en el total;
- -52,3% en el juvenil; y
- -48,7% en el no joven.

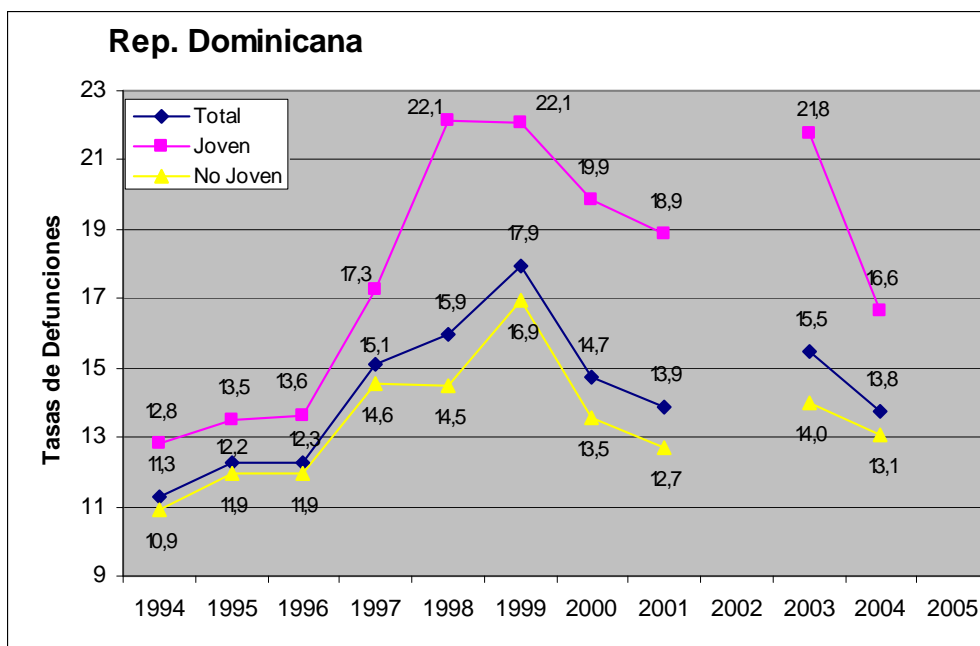


**República Dominicana.** Si la tasa de muertes en accidentes de transporte – 13,8 cada 100 mil – que ocupa la 9ª posición puede considerarse intermedia en el contexto regional, la juvenil se puede considerar elevada: con 16,6 muertes jóvenes cada 100 mil, ocupando la 5ª posición.

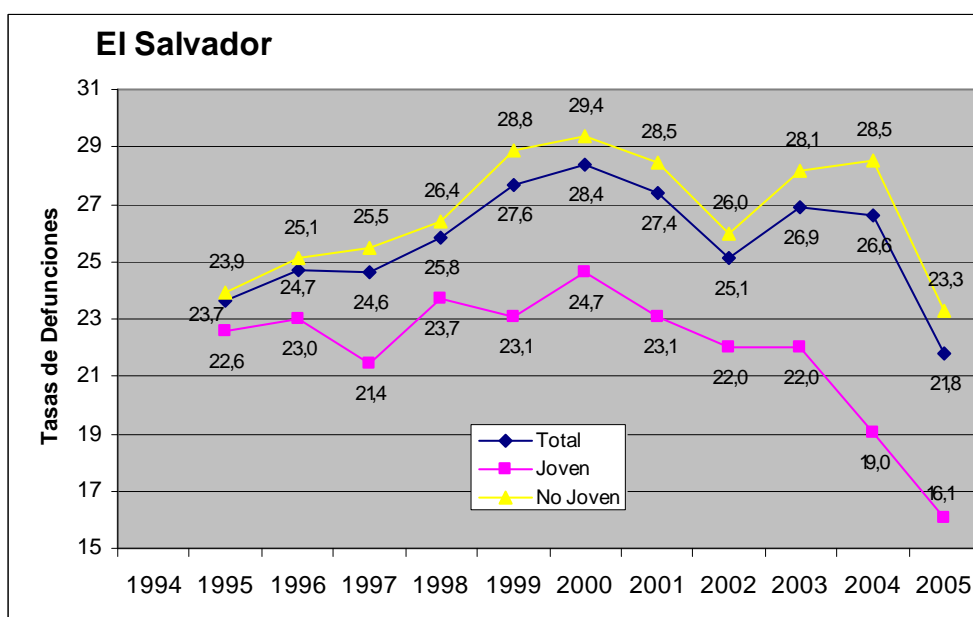
A pesar de las fuertes oscilaciones, la tendencia general del período fue de crecimiento de las tasas:

- 13,8% la tasa de la población total;
- 16,6% la de la población joven, y
- 13,1% la de la población no joven.

Este crecimiento mayor de la tasa joven elevó su índice de victimización juvenil a 1,3. Es decir que mueren proporcionalmente alrededor de 30% más jóvenes que no jóvenes.



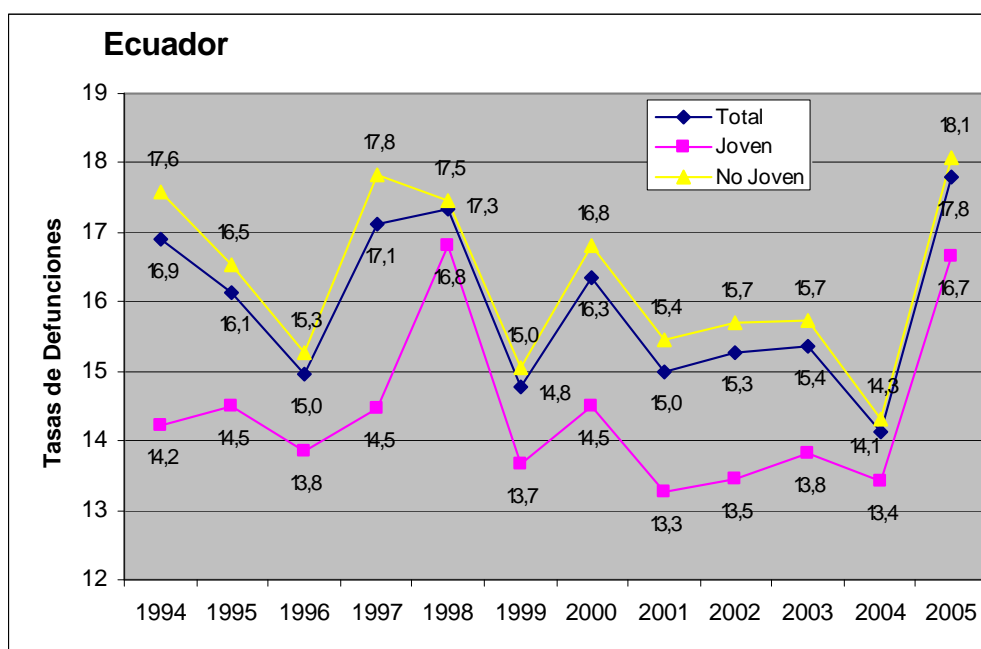
**El Salvador.** Las tasas por muertes en accidentes de transporte son elevadas: 21,8 cada 100 mil habitantes posiciona a este país en el lugar del 2 ° mayor índice en el contexto internacional y en el primero en Latinoamérica. En cambio las tasas juveniles son considerablemente menos relevantes: 16.1 cada 100 mil jóvenes, por lo cual ocupa la 37ª posición entre los países estudiados; su tasa de victimización es una de las más bajas a nivel internacional, ubicándolo en el 75° lugar. Si las tasas crecieron en el período 1995 / 2000, a partir de esa fecha los índices juveniles caen drásticamente, pero los no jóvenes, con tendencia a la caída, sufren fuertes oscilaciones.



**Ecuador.** Este país ocupa la 4ª posición en el contexto regional, con tasas relativamente elevadas en la población total – 17,8 – y 16,7 en la joven.

Observamos en el gráfico que la tendencia general de caída, a lo largo del tiempo, se interrumpió bruscamente en el último año con fuertes aumentos en los índices. De esta manera, entre 1994 y 2005 las tasas crecieron:

- 5,4% en la población total;
- 17,1% en la población joven; y
- 2,8% en la población no joven.



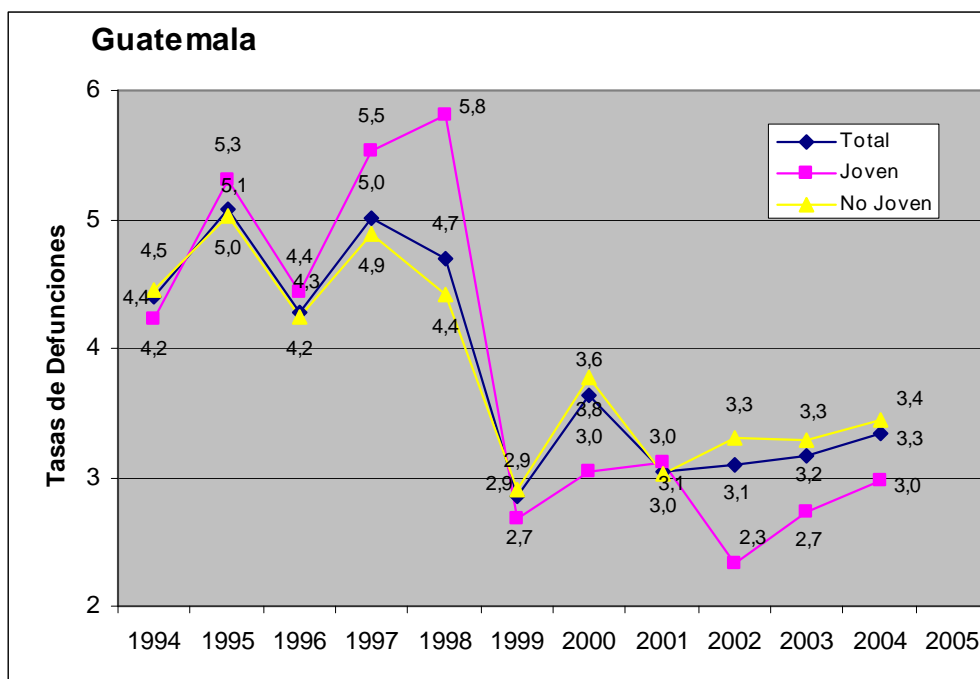
A pesar del mayor crecimiento de las tasas juveniles, aun son menores que las tasas no jóvenes (índice de victimización juvenil de 0,9).

**Guatemala.** Presenta los índices más bajos de muertes por accidentes de transporte de América Latina , con tasas de aproximadamente 3 muertes cada 100 mil individuos. Si hasta 1998 la tendencia fue de aumento, especialmente en la población joven, a partir de esa fecha se registran caídas, a veces muy acentuadas, como la del año 1998.

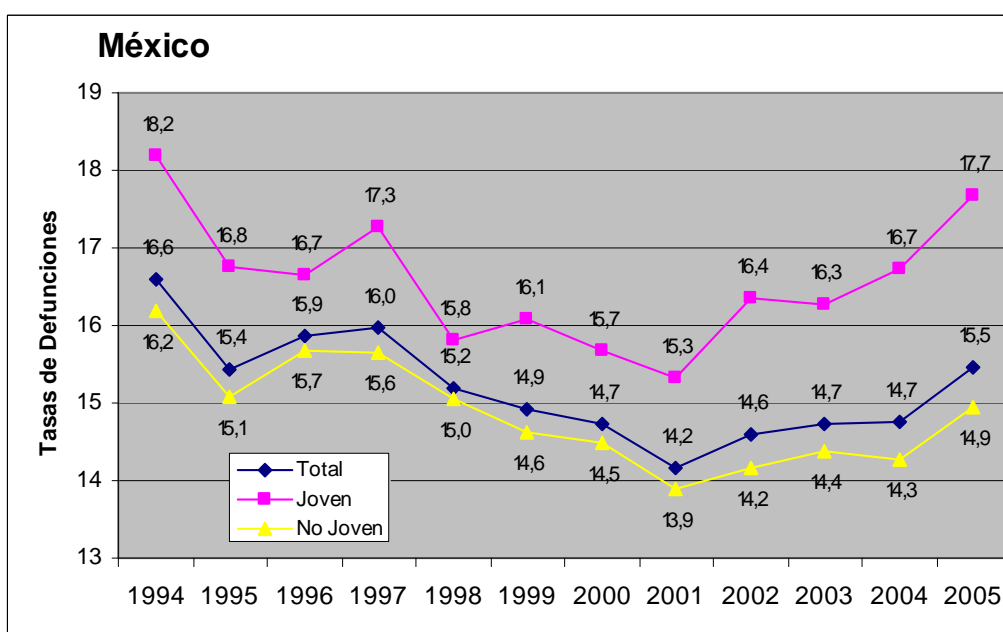
A lo largo del período caen todas las tasas:

- la total un 24,2%;
- la juvenil un 29,7%;
- la no joven un 22,8%.

Las tasas jóvenes son más bajas que las no jóvenes, razón por la cual podemos afirmar que en este rubro no existe victimización juvenil.



**México.** Se encuentra en el grupo de países de índices elevados en el contexto regional. Su tasa total de 15,5 defunciones cada 100 mil habitantes, lo posiciona en el 5° lugar entre los dieciséis países de la región y su tasa juvenil de 17,7 cada 100 mil jóvenes lo ubica en el tercer puesto.



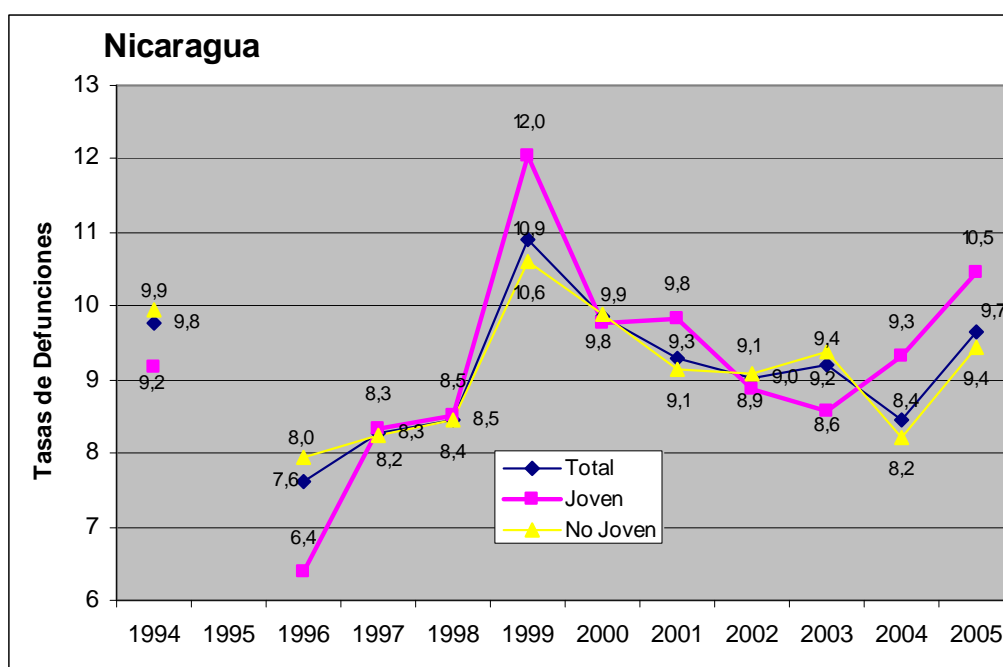
En la evolución reciente de las tasas se pueden reconocer claramente dos períodos: el primero – que llega hasta el año 2001 – con una tendencia decreciente en las tasas y, el segundo, de 2001 a 2005, con tasas en ascenso, especialmente las juveniles. El crecimiento del período puede sintetizarse de la siguiente forma:

- las tasas totales caen el 6,9%;
- las juveniles caen el 2,8%;
- las no jóvenes caen el 7,7%.

La victimización juvenil, en este caso, se eleva al 18%.

**Nicaragua.** La información disponible indica que si las tasas totales y las no jóvenes tuvieron una leve caída, las juveniles evidenciaron un incremento más que moderado en el período.

- las tasas totales caen el 1,3%;
- las juveniles aumentan el 14%;
- las no jóvenes caen el 5,1%.

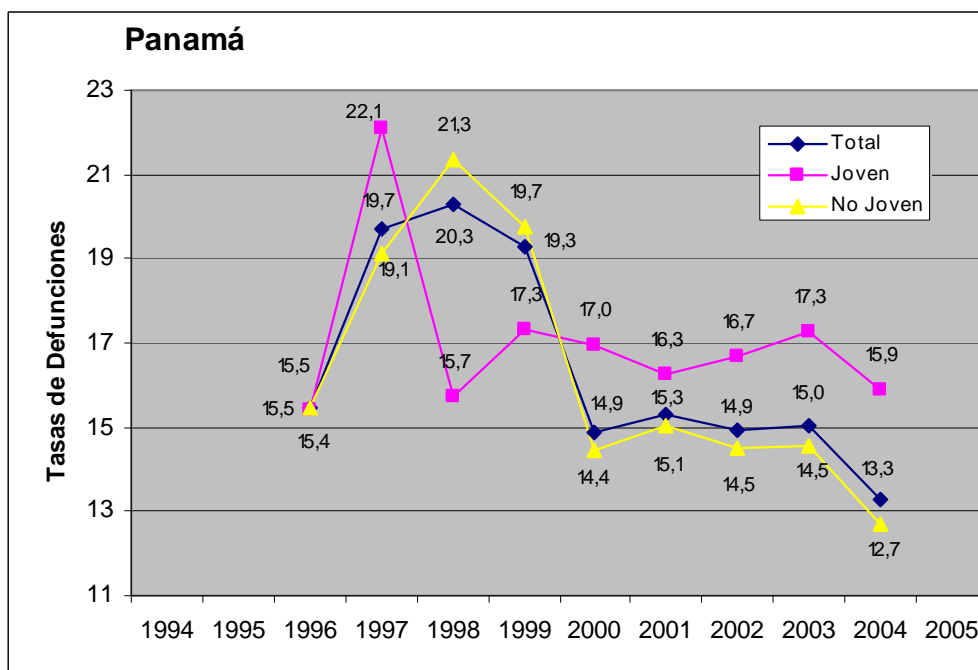


Pero las tasas son todavía relativamente bajas para el contexto regional: las de la población total – 9,7 cada 100 mil habitantes – ubican al país en la 14ª posición regional y la juvenil – de 10,5 – en la 15ª posición entre los dieciséis países analizados. Los índices de victimización juvenil son bajos: alrededor del 10%.

**Panamá** La tasa de Panamá de 13,3 muertes en accidentes de transporte en la población total la ubica en el grupo intermedio, en la 10ª posición. La tasa juvenil de 15,9 cada 100 mil habitantes, posiciona al país en el 7º lugar en la región. Con una evolución extremadamente oscilante, tuvo fuertes aumentos e importantes caídas en el

período 1996-2000 y a partir de esta fecha una leve tendencia a la caída. Computando sólo los años extremos del país – 1996 / 2004 – tendríamos:

- una caída del 14,2% en los índices totales;
- un aumento de 3,1 en los índices juveniles;
- una caída del 18% en los índices de la población no joven.

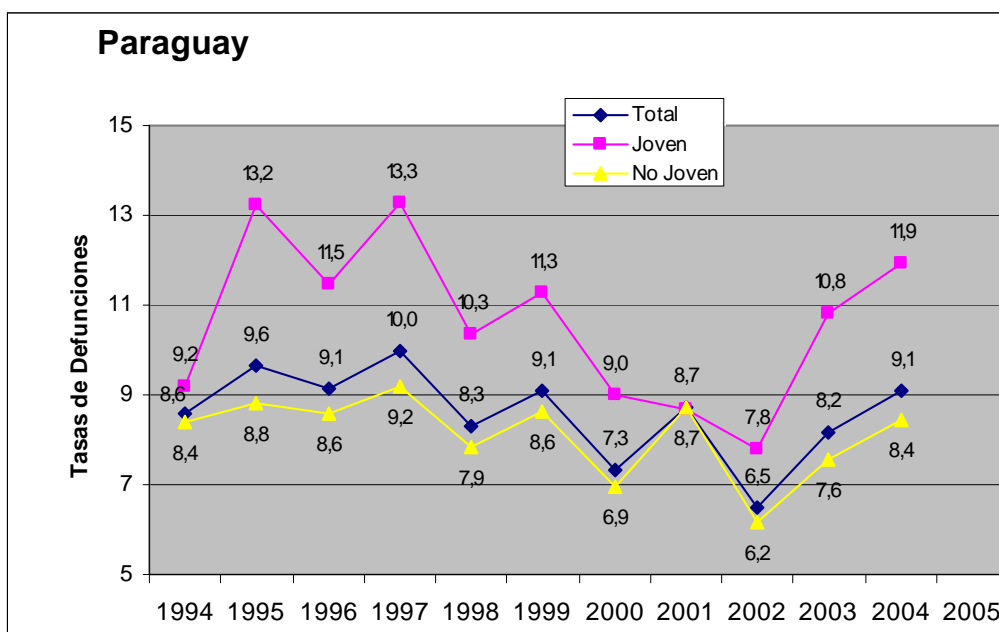


Esta notable diferencia de evolución entre las tasas juveniles y las no jóvenes nos permite inferir la existencia de victimización juvenil. En efecto, las estimaciones indican que es del orden del 25%, es decir, que proporcionalmente mueren un 25% más los jóvenes que los no jóvenes, por accidentes de transporte.

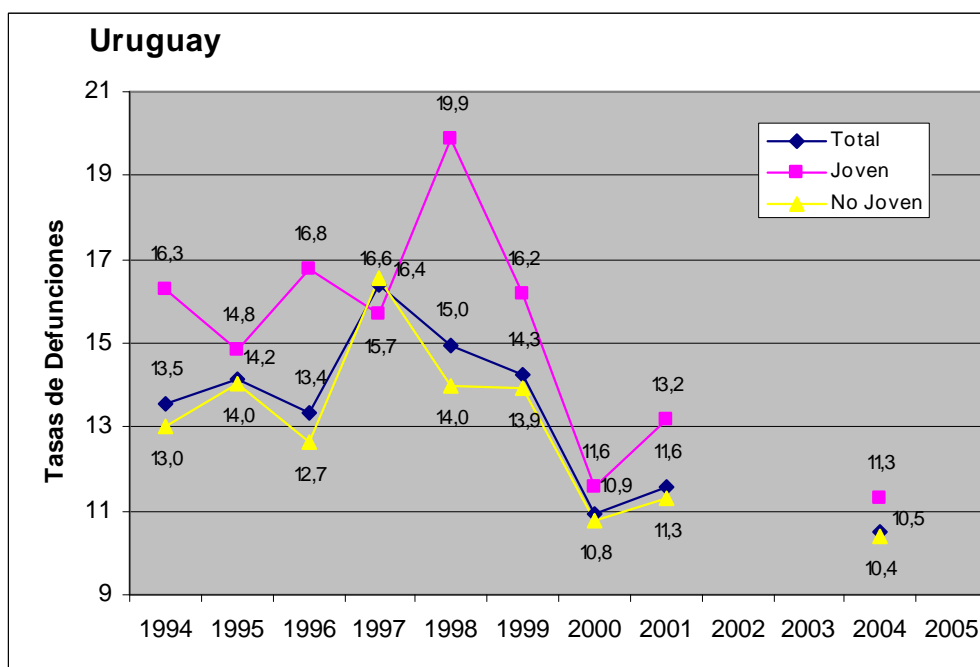
**Paraguay.** Cuando el índice es el de la población general, Paraguay – con sus tasas relativamente bajas – ocupa la 15ª posición entre los dieciséis países de la región. En relación a la población joven, con un índice de 11,9 víctimas a cada 100 mil jóvenes, Paraguay entra en la zona de los países de tasas intermedias, ocupando a 11ª posición. Esto ya nos está indicando que los niveles de victimización juvenil en los accidentes de transporte son elevados. En efecto, verificamos que proporcionalmente muere un 41% más de jóvenes que de no jóvenes, lo cual representa la mayor tasa de victimización juvenil de la región. Esto está relacionado con la evolución de sus tasas. Partiendo de niveles más o menos equivalentes en 1994, se observa que:

- las tasas totales crecieron el 6,1%;
- las tasas juveniles el 29,5%;

- las no jóvenes el 0,4%.



**Uruguay.** Con tasas de 10,5 en la población total y de 11,3 en la población joven, Uruguay se alinea con los países de índices bajos, ocupando la 12ª posición regional.



Es un país que, a partir de una situación relativamente inestable en la evolución de sus tasas, con tendencia al crecimiento, bajó marcadamente sus índices en el lapso de dos años – de 1998 al 2000 – manteniéndose más o menos constante desde entonces. De esta forma, todas las tasas manifiestan caídas relativamente significativas:

- 22,4% las de la población total;

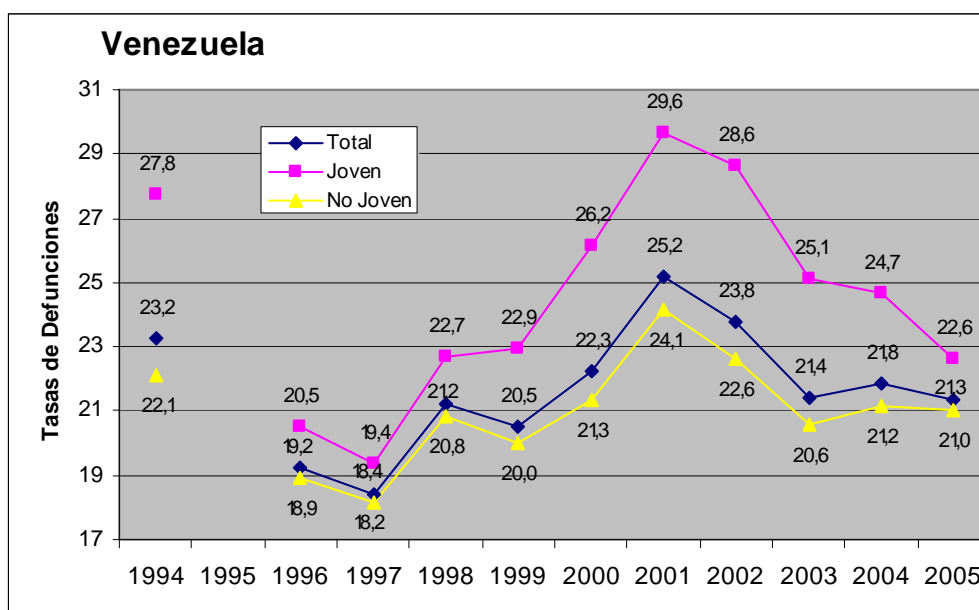
- 30,8% la juvenil; y
- 20,2% la no joven

Estas caídas en la población juvenil determinaron que los índices de victimización juvenil resultaran prácticamente inexistentes: 1,1.

**Venezuela.** La evolución de las tasas de Venezuela presenta tres momentos marcados: el primero, entre 1994 y 1997, con notables caídas. El segundo, entre 1997 y 2001, de fuerte aumento, y un tercero, a partir de ese año, cuando vuelven a registrarse caídas significativas. Sin embargo, en el balance entre las fechas extremas – 1994 y 2005 – el país registra caídas leves:

- del 8,3% en la población total;
- del 18,4% en la joven;
- del 5% en la no joven.

Esa caída mayor en las tasas juveniles reduce también el índice de victimización que en 2005 fue del 16%.



A pesar de esto, las tasas de mortalidad del país son elevadas: la de 21,3 en la población total y la de 22,6 en la joven, lo ubican en el segundo lugar del ranking regional.

### 3.3 – Síntesis de América Latina.

El cuadro 3.3.1 sintetiza la situación y la evolución de los diversos indicadores abordados en el presente capítulo, para tratar de verificar la existencia de regularidades o pautas en la situación y en la evolución reciente de los índices de mortalidad en el



transporte. En este capítulo también dividiremos los países en tres grupos: de índices altos, medios y bajos, tomando como referencia los niveles regionales. Siguiendo este criterio de regionalización, tenemos un número relativamente parejo de países en cada uno de los tres grupos.

Esto nos lleva directamente a las modalidades de evolución de las tasas, que presentan algunas características dignas de mención.

CUADRO 3.3.1.

SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE DEFUNCIONES EN ACCIDENTES DE TRANSPORTE. PAÍSES DE AMÉRICA LATINA.

País	Período	Tasas de Defunción*						Crecimiento **							
		Total	Situación	Joven	Situación	No Joven	Situación	Total	Situación	Joven	Situación	No Joven	Situación	Victimización Juvenil	Situación
Argentina	1994/2005	9,7	↓	10,8	↓	9,4	↓	-26,2	↓	-34,1	↓	-24,1	↓	1,1	↔
Brasil	1994/2005	19,4	↑	23,3	↑	18,5	↑	5,6	↔	17,4	↔	2,9	↔	1,3	↑
Chile	1994/2004	14,6	↔	12,0	↔	15,1	↑	14,6	↔	-1,3	↓	17,7	↔	0,8	↓
Colombia	1994/2005	14,3	↔	15,4	↔	14,0	↔	-18,8	↓	-11,3	↓	-20,4	↓	1,1	↔
Costa Rica	1994/2005	14,9	↔	14,7	↔	14,9	↔	-15,1	↓	-8,3	↓	-16,5	↓	1,0	↔
Cuba	1995/2005	11,6	↔	10,8	↓	11,8	↔	-49,2	↓	-52,3	↓	-48,7	↓	0,9	↓
El Salvador	1994/2005	21,8	↑	16,1	↔	23,3	↑	-7,8	↓	-28,9	↓	-2,8	↓	0,7	↓
Ecuador	1994/2005	17,8	↑	16,7	↑	18,1	↑	5,4	↔	17,1	↔	2,8	↔	0,9	↓
Guatemala	1994/2004	3,3	↓	3,0	↓	3,4	↓	-24,2	↓	-29,7	↓	-22,8	↓	0,9	↓
México	1994/2005	15,5	↑	17,7	↑	14,9	↔	-6,9	↓	-2,8	↓	-7,7	↓	1,2	↑
Nicaragua	1994/2005	9,7	↓	10,5	↓	9,4	↓	-1,3	↓	14,0	↔	-5,1	↓	1,1	↔
Panamá	1996/2004	13,3	↔	15,9	↔	12,7	↔	-14,2	↓	3,1	↔	-18,0	↓	1,2	↑
Paraguay	1994/2004	9,1	↓	11,9	↔	8,4	↓	6,1	↔	29,5	↑	0,4	↔	1,4	↑
Rep. Dominicana	1994/2004	13,8	↔	16,6	↑	13,1	↔	21,8	↑	29,7	↑	19,8	↔	1,3	↑
Uruguay	1994/2004	10,5	↓	11,3	↓	10,4	↓	-22,4	↓	-30,8	↓	-20,2	↓	1,1	↔
Venezuela	1994/2005	21,3	↑	22,6	↑	21,0	↑	-8,3	↓	-18,4	↓	-5,0	↓	1,1	↔

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

- En once de los dieciséis países se produjeron caídas en la mortalidad por accidentes de transporte y, en algunos casos, bastante significativas, como los de Cuba, Argentina, Guatemala y Uruguay, en los que las caídas superaron el 20%.
- El caso de República Dominicana es el único que registra un aumento por encima del 20%.
- Esto permite señalar una tendencia general de caída en la mortalidad por accidentes de transporte en la región, que según los datos disponibles, fue del

orden de 13,9% para la población total entre las fechas extremas de las series. En lo que concierne a los jóvenes, esta caída fue menor: un 7,4%.

- Los niveles de victimización juvenil en este capítulo de mortalidad son relativamente bajos: sólo tres países superan la franja del 30%, mientras que en cinco países los índices de mortalidad no joven son superiores a los juveniles.

### 3.4 – Factores explicativos

A diferencia de lo que sucede en el caso de los homicidios, no se encontraron asociaciones muy expresivas en el rubro de la mortalidad por accidentes de transporte.

A través de la tabla 3.4.1 podemos verificar que existen importantes diferencias entre la población joven y el resto de la población, pero, en general, los coeficientes explicativos son muy bajos.

Tabla 3.4.1: Coeficientes de Correlación y de Determinación de las Tasas de Defunción en Accidentes de Transporte de la Población Total, Joven y No Joven con Indicadores Seleccionados. 70 Países.

Correlación de Tasas de Homicidio con:	Coef. r de Pearson			Coef. de Determinación r <sup>2</sup>		
	Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total
Índice de Desarrollo Humano-IDH	0,273	-0,086	-0,025	7,4%	0,7%	0,1%
Esperanza de vida al nacer (años)	0,166	-0,152	-0,101	2,7%	2,3%	1,0%
Tasa de alfabetización de adultos	0,120	0,067	0,078	1,4%	0,5%	0,6%
Tasa de escolarización combinada	0,248	-0,077	-0,024	6,1%	0,6%	0,1%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	0,194	-0,323	-0,247	3,8%	10,4%	6,1%
Índice de Esperanza de Vida	0,166	-0,152	-0,101	2,7%	2,3%	1,0%
Índice de Educación	0,245	0,106	0,135	6,0%	1,1%	1,8%
Índice del Ingreso	0,296	-0,158	-0,081	8,7%	2,5%	0,7%
Relación 10% más ricos / 10% más pobres	-0,130	0,106	0,076	1,7%	1,1%	0,6%
Índice Gini	-0,095	0,140	0,115	0,9%	2,0%	1,3%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

## 4. SUICIDIOS

En el presente capítulo se abordarán, en primer término, los cuantitativos de suicidios en los diversos países, con la intención de verificar el comportamiento de Latinoamérica en el contexto internacional. A continuación se hará un análisis específico de la situación y evolución reciente de los suicidios en los países de la región para los cuales disponemos de series de datos y, con estos datos, se verificará la existencia de asociaciones que permitan explicar las variaciones en las tasas de suicidio.

### 4.1 – Suicidios en el contexto internacional.

En las tablas que se muestran a continuación se detalla la situación de 83 países, de los cuales dieciséis pertenecen a América Latina y para los que la OMS – a través de su sistema de informaciones – puso a disposición los datos sobre las causas de mortalidad.

La primera tabla sintetiza la situación de las tasas de suicidio en los continentes / regiones.

La segunda informa el número de suicidios, separando los datos por franjas de edad: joven, no joven y total, para cada país. Incluyen también las tasas de suicidio (al detallar el número de incidentes cada 100 mil habitantes) además de los índices de victimización, resultado de la relación entre la tasa de suicidios joven y la tasa no joven.

Para optimizar la observación, los países de América Latina están resaltados en la lista con color amarillo.

La tercera tabla presenta tres series de datos: tasas de suicidio totales, tasas de suicidio juvenil e índices de victimización. En estas tablas, los países están ordenados en relación a sus tasas o índices.

En las mismas, hay varios hechos que nos llaman poderosamente la atención:

- En la categoría suicidios, la situación de la región es relativamente excepcional. En primer lugar, por los bajos niveles: la tasa total de 5,2 suicidios cada 100 mil habitantes sólo es superada por la africana, mientras que las de Europa, América del Norte, Asia y Oceanía superan el doble de este índice.
- En segundo lugar y por el contrario, los índices de victimización juvenil que presenta la región son extremadamente elevados: su índice de 1,45 pone en

evidencia que las tasas de suicidio juveniles – 45% superiores a las no jóvenes – ni se comparan con las restantes regiones del planeta. Incluso en varias áreas, como en Asia y Europa, el suicidio se presenta como un fenómeno específico de los no jóvenes y, más directamente, de la edad adulta. Sólo en Latinoamérica las tasas de suicidio juvenil parecen elevarse a valores considerablemente mayores a las del resto de la población.

- Una evidencia de las bajas tasas de suicidio es el hecho de que Uruguay, el de mayor tasa de suicidios de la región entre los 83 países analizados, con 15,5 suicidios cada 100 mil habitantes, se posiciona recién en el decimoctavo lugar. Cuba, el segundo regional, se ubica en el 28° lugar.
- Confirmando los elevados niveles de suicidio que se producen entre los jóvenes, verificamos que entre los diez países con las tasas más altas de suicidio juvenil, dos de ellos son latinoamericanos: Nicaragua y Uruguay. Entre los veinte de mayor índice de suicidio, seis son de la región.

Tabla 4.1.1: Tasas de Suicidio e Índices de Victimización Juvenil según franja de edad y regiones del mundo.

Región	Población			Victimización Juvenil
	Joven	No Joven	Total	
África	1,3	1,3	1,3	1,02
América del Norte	10,1	11,2	11,0	0,90
<b>América Latina</b>	<b>6,8</b>	<b>4,7</b>	<b>5,2</b>	<b>1,45</b>
Asia	9,6	17,7	16,6	0,54
Caribe	8,0	8,2	8,2	0,98
Europa	6,7	12,5	11,8	0,53
Oceanía	12,2	10,9	11,0	1,12

Fuente: Microdatos WHOSIS

En ese sentido, son evidentes los elevados niveles vigentes de victimización juvenil. Entre los diez países del mundo con los mayores índices de victimización juvenil, siete son de América Latina y en los siete, las víctimas jóvenes son, proporcionalmente, más del doble que las no jóvenes, en un mundo en el que el suicidio se manifiesta más como una opción para los adultos que para la juventud.

Tabla 4.1.2: Número y tasas de suicidio (cada 100.000) para la población joven, no Joven, total e índices de victimización, Diversos Países. Último año disponible.

País	Año	Número de Suicidios			Tasas de Suicidio			Victimización
		Joven	No Joven	Total	Joven	No Joven	Total	
Albania	2004	39	107	146	6,7	4,2	4,7	1,6
Alemania	2004	647	10.086	10.733	6,7	13,8	13,0	0,5
Antigua y Barbuda	2002	0	0	0	0,0	0,0	0,0	
Argentina	2004	813	2.321	3.134	12,3	7,2	8,1	1,7
Armenia	2003	1	58	59	0,2	2,2	1,8	0,1
Australia	2003	291	1.864	2.155	10,7	10,9	10,8	1,0
Austria	2006	93	1.200	1.293	9,1	16,5	15,6	0,6
Bermuda	2002	0	3	3	0,0	5,3	4,7	0,0
Brasil	2005	1.652	6.337	8.550	4,7	4,1	4,5	1,2
Bulgaria	2004	52	961	1013	4,9	14,3	13,0	0,3
Canadá	2004	480	3.133	3.613	11,0	11,3	11,3	1,0
Chile	2004	354	1.381	1.735	13,2	10,5	11,0	1,3
Colombia	2005	742	1.378	2.120	9,7	3,9	4,9	2,5
Costa Rica	2005	58	216	274	7,4	6,7	6,8	1,1
Croacia	2005	48	827	875	8,2	21,4	19,7	0,4
Cuba	2005	91	1.305	1.396	5,7	13,4	12,3	0,4
Dominica	2003	1	1	2	7,7	1,7	2,8	4,5
Ecuador	2005	346	597	943	13,1	5,6	7,1	2,4
El Salvador	2005	168	289	457	12,5	5,4	6,8	2,3
Escocia	2005	77	470	547	11,7	10,6	10,7	1,1
Eslovaquia	2005	64	614	678	7,5	13,5	12,6	0,6
Eslovenia	2006	28	501	529	10,8	28,6	26,3	0,4
España	2005	202	3197	3399	3,9	8,4	7,8	0,5
Estonia	2005	32	241	273	15,2	21,2	20,3	0,7
Finlandia	2006	127	934	1061	19,4	20,3	20,1	1,0
Francia	2005	567	10.140	10.707	7,2	19,1	17,6	0,4
Grecia	2006	25	369	394	1,9	3,8	3,5	0,5
Guadalupe	2005	2	44	46	3,4	11,6	10,5	0,3
Guatemala	2004	100	152	252	4,1	1,6	2,1	2,5
Guyana	2005	37	132	169	24,5	21,5	22,1	1,1
Guyana Francesa	2005	4	21	25	12,9	13,1	13,1	1,0
Holanda	2004	97	1.417	1.514	9,8	9,2	9,3	1,1
Hong Kong	2005	83	1.066	1.149	9,2	18,0	16,9	0,5
Hungría	2005	97	2.524	2.621	7,4	28,8	26,0	0,3
Inglaterra y Gales	2005	275	3.039	3.314	4,0	6,5	6,2	0,6
Irlanda	2005	76	325	401	11,9	9,3	9,7	1,3
Irlanda del Norte	2005	32	154	186	12,6	10,5	10,8	1,2
Isla Reunión	2005	9	80	89	6,9	12,2	11,3	0,6
Islandia	2005	3	30	33	6,9	11,9	11,2	0,6
Islas Vírgenes	2003	2	7	9	13,6	7,4	8,2	1,8
Israel	2003	67	350	417	6,2	6,5	6,4	1,0

(cont.)

Tabla 4.1.2: Número y tasas de suicidio (cada 100.000) para la población joven, no Joven, total e índices de victimización, Diversos Países. Último año disponible. (cont.)

País	Año	Número de Homicidios			Tasas de Homicidio			Vitimi- zación
		joven	No joven	Total	joven	No joven	Total	
Italia	2003	233	3.842	4.075	3,8	7,5	7,1	0,5
Japón	2006	1.892	28.029	29.921	14,1	24,9	23,7	0,6
Kirguistán	2005	108	362	470	10,0	9,0	9,2	1,1
Kuwait	2002	7	41	48	2,0	2,0	2,0	1,0
Letonia	2005	51	513	564	14,2	26,4	24,5	0,5
Lituania	2005	111	1.208	1.319	21,0	41,9	38,6	0,5
Luxemburgo	2005	6	44	50	11,3	10,9	10,9	1,0
Macedonia	2003	15	122	137	4,6	7,2	6,8	0,6
Malta	2005	0	18	18	0,0	5,2	4,5	0,0
Martinica	2005	1	25	26	1,8	7,4	6,6	0,2
México	2005	1.215	3.091	4.306	6,0	3,6	4,1	1,7
Moldavia	2006	43	594	637	6,2	20,5	17,8	0,3
Nicaragua	2005	175	216	391	14,6	5,1	7,1	2,9
Noruega	2005	70	463	533	12,3	11,4	11,5	1,1
Nueva Zelanda	2004	113	380	493	19,3	10,9	12,1	1,8
Panamá	2004	42	145	187	7,5	5,7	6,0	1,3
Paraguay	2004	93	144	237	8,1	2,9	3,8	2,8
Polonia	2005	701	5.342	6.043	11,2	16,7	15,8	0,7
Portugal	2003	50	1.105	1.155	3,7	12,1	11,0	0,3
Puerto Rico	2003	39	223	262	6,5	6,8	6,8	1,0
Reino Unido	2005	384	3.663	4.047	4,9	7,0	6,7	0,7
Rep. Checa	2005	101	1.463	1.564	7,4	16,5	15,3	0,5
Rep. de Corea	2006	628	10.058	10.686	9,3	23,9	21,9	0,4
Rep. de Maldivas	2005	0	1	1	0,0	0,5	0,3	0,0
Rep. de Mauricio	2005	14	88	102	7,3	8,7	8,5	0,8
Rep. Dominicana	2004	25	125	150	1,5	1,7	1,7	0,9
Rodrigues	2005	1	0	1	12,3	0,0	2,7	
Rumania	2004	199	2.521	2.720	5,9	13,8	12,5	0,4
San Vicente y G.	2003	0	4	4	0,0	4,3	3,4	0,0
Santa Lucía	2002	3	9	12	9,9	7,2	7,7	1,4
Servia	2006	66	1.377	1.443	6,9	21,4	19,5	0,3
Servia y Montenegro	2002	88	1.481	1.569	8,0	21,2	19,3	0,4
Singapur	2006	18	354	372	3,8	11,3	10,3	0,3
Sudáfrica	2005	120	340	460	1,2	0,9	1,0	1,3
Suecia	2004	122	1.032	1.154	11,0	13,1	12,8	0,8
Tailandia	2002	942	3.963	4.905	8,9	7,6	7,8	1,2
Tayikistán	2005	43	144	187	2,8	2,7	2,7	1,0
Trinidad y Tobago	2002	36	121	157	15,6	13,9	14,2	1,1
Uruguay	2004	73	454	527	14,2	15,7	15,5	0,9
USA	2005	4.202	28.357	32.559	10,0	11,1	11,0	0,9
Uzbequistán	2005	298	923	1.221	5,2	4,5	4,7	1,1
Venezuela	2004	278	756	1.034	6,0	3,7	4,2	1,6

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 4.1.3: Orden de las tasas de suicidio total, juvenil y no joven y de los índices de victimización  
Diversos Países. Último año disponible.

TASA DE SUICIDIO TOTAL			TASA DE SUICIDIO JUVENIL			ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
País	Tasa	Pos.	País	Tasa	Pos.	País	Índice	Pos
Lituania	38,6	1°	Guyana	24,5	1°	Dominica	4,5	1°
Eslovenia	26,3	2°	Lituania	21,0	2°	Nicaragua	2,9	2°
Hungría	26,0	3°	Finlandia	19,4	3°	Paraguay	2,8	3°
Letonia	24,5	4°	Nueva Zelanda	19,3	4°	Guatemala	2,5	4°
Japón	23,7	5°	Trinidad y Tobago	15,6	5°	Colombia	2,5	5°
Guyana	22,1	6°	Estonia	15,2	6°	Ecuador	2,4	6°
Rep. de Corea	21,9	7°	Nicaragua	14,6	7°	El Salvador	2,3	7°
Estonia	20,3	8°	Uruguay	14,2	8°	Islas Vírgenes	1,8	8°
Finlandia	20,1	9°	Letonia	14,2	9°	Nueva Zelanda	1,8	9°
Croacia	19,7	10°	Japón	14,1	10°	Argentina	1,7	10°
Serbia	19,5	11°	Islas Vírgenes	13,6	11°	México	1,7	11°
Serbia y Montenegro	19,3	12°	Chile	13,2	12°	Venezuela	1,6	12°
Moldavia	17,8	13°	Ecuador	13,1	13°	Albania	1,6	13°
Francia	17,6	14°	Guyana Francesa	12,9	14°	Santa Lucía	1,4	14°
Hong Kong	16,9	15°	Irlanda del Norte	12,6	15°	Panamá	1,3	15°
Polonia	15,8	16°	El Salvador	12,5	16°	Irlanda	1,3	16°
Austria	15,6	17°	Noruega	12,3	17°	Sudáfrica	1,3	17°
Uruguay	15,5	18°	Rodrigues	12,3	18°	Chile	1,3	18°
Rep. Checa	15,3	19°	Argentina	12,3	19°	Irlanda del Norte	1,2	19°
Trinidad y Tobago	14,2	20°	Irlanda	11,9	20°	Tailandia	1,2	20°
Guyana Francesa	13,1	21°	Escocia	11,7	21°	Brasil	1,2	21°
Bulgaria	13,0	22°	Luxemburgo	11,3	22°	Uzbekistán	1,1	22°
Alemania	13,0	23°	Polonia	11,2	23°	Guyana	1,1	23°
Suecia	12,8	24°	Suecia	11,0	24°	Trinidad y Tobago	1,1	24°
Eslovaquia	12,6	25°	Canadá	11,0	25°	Costa Rica	1,1	25°
Rumania	12,5	26°	Eslovenia	10,8	26°	Kirguistán	1,1	26°
Cuba	12,3	27°	Australia	10,7	27°	Escocia	1,1	27°
Nueva Zelanda	12,1	28°	USA	10,0	28°	Noruega	1,1	28°
Noruega	11,5	29°	Kirguistán	10,0	29°	Holanda	1,1	29°
Isla Reunión	11,3	30°	Santa Lucía	9,9	30°	Luxemburgo	1,0	30°
Canadá	11,3	31°	Holanda	9,8	31°	Tayikistán	1,0	31°
Islandia	11,2	32°	Colombia	9,7	32°	Guyana Francesa	1,0	32°
Portugal	11,0	33°	Rep. de Corea	9,3	33°	Australia	1,0	33°
USA	11,0	34°	Hong Kong	9,2	34°	Canadá	1,0	34°
Chile	11,0	35°	Austria	9,1	35°	Kuwait	1,0	35°
Luxemburgo	10,9	36°	Tailandia	8,9	36°	Israel	1,0	36°
Australia	10,8	37°	Croacia	8,2	37°	Finlandia	1,0	37°
Irlanda del Norte	10,8	38°	Paraguay	8,1	38°	Puerto Rico	1,0	38°
Escocia	10,7	39°	Serbia y Montenegro	8,0	39°	Uruguay	0,9	39°
Guadalupe	10,5	40°	Dominica	7,7	40°	USA	0,9	40°
Singapur	10,3	41°	Panamá	7,5	41°	Rep. Dominicana	0,9	41°
Irlanda	9,7	42°	Eslovaquia	7,5	42°	Rep. de Mauricio	0,8	42°

(continua)

Tabla 4.1.3: Orden de las tasas de suicidio total, juvenil y no joven y de los índices de victimización  
Diversos Países. Último año disponible. (continuación)

TASA DE SUICIDIO TOTAL			TASA DE SUICIDIO JUVENIL			ÍNDICE DE VICTIMIZACIÓN		
Holanda	9,3	43°	Rep. Checa	7,4	43°	Suecia	0,8	43°
Kirguistán	9,2	44°	<b>Costa Rica</b>	<b>7,4</b>	<b>44°</b>	Estonia	0,7	44°
Rep. de Mauricio	8,5	45°	Hungría	7,4	45°	Reino Unido	0,7	45°
Islas Vírgenes	8,2	46°	Rep. de Mauricio	7,3	46°	Polonia	0,7	46°
<b>Argentina</b>	<b>8,1</b>	<b>47°</b>	Francia	7,2	47°	Macedonia	0,6	47°
Tailandia	7,8	48°	Islandia	6,9	48°	Inglaterra y Gales	0,6	48°
España	7,8	49°	Isla Reunión	6,9	49°	Islandia	0,6	49°
Santa Lucía	7,7	50°	Serbia	6,9	50°	Isla Reunión	0,6	50°
<b>Nicaragua</b>	<b>7,1</b>	<b>51°</b>	Albania	6,7	51°	Japón	0,6	51°
Italia	7,1	52°	Alemania	6,7	52°	Eslovaquia	0,6	52°
Ecuador	7,1	53°	Puerto Rico	6,5	53°	Austria	0,6	53°
Costa Rica	6,8	54°	Moldavia	6,2	54°	Letonia	0,5	54°
El Salvador	6,8	55°	Israel	6,2	55°	Grecia	0,5	55°
Macedonia	6,8	56°	<b>Venezuela</b>	<b>6,0</b>	<b>56°</b>	Hong Kong	0,5	56°
Puerto Rico	6,8	57°	<b>México</b>	<b>6,0</b>	<b>57°</b>	Italia	0,5	57°
Reino Unido	6,7	58°	Rumania	5,9	58°	Lituania	0,5	58°
Martinica	6,6	59°	<b>Cuba</b>	<b>5,7</b>	<b>59°</b>	Alemania	0,5	59°
Israel	6,4	60°	Uzbekistán	5,2	60°	España	0,5	60°
Inglaterra y Gales	6,2	61°	Reino Unido	4,9	61°	Rep. Checa	0,5	61°
<b>Panamá</b>	<b>6,0</b>	<b>62°</b>	Bulgaria	4,9	62°	Rumania	0,4	62°
<b>Colombia</b>	<b>4,9</b>	<b>63°</b>	<b>Brasil</b>	<b>4,7</b>	<b>63°</b>	<b>Cuba</b>	<b>0,4</b>	<b>63°</b>
Bermuda	4,7	64°	Macedonia	4,6	64°	Rep. de Corea	0,4	64°
Albania	4,7	65°	<b>Guatemala</b>	<b>4,1</b>	<b>65°</b>	Croacia	0,4	65°
Uzbekistán	4,7	66°	Inglaterra y Gales	4,0	66°	Francia	0,4	66°
<b>Brasil</b>	<b>4,5</b>	<b>67°</b>	España	3,9	67°	Eslovenia	0,4	67°
Malta	4,5	68°	Singapur	3,8	68°	Serbia y Montenegro	0,4	68°
<b>Venezuela</b>	<b>4,2</b>	<b>69°</b>	Italia	3,8	69°	Bulgaria	0,3	69°
<b>México</b>	<b>4,1</b>	<b>70°</b>	Portugal	3,7	70°	Singapur	0,3	70°
<b>Paraguay</b>	<b>3,8</b>	<b>71°</b>	Guadalupe	3,4	71°	Serbia	0,3	71°
Grecia	3,5	72°	Tayikistán	2,8	72°	Moldavia	0,3	72°
San Vicente y G.	3,4	73°	Kuwait	2,0	73°	Portugal	0,3	73°
Dominica	2,8	74°	Grecia	1,9	74°	Guadalupe	0,3	74°
Tayikistán	2,7	75°	Martinica	1,8	75°	Hungría	0,3	75°
Rodrigues	2,7	76°	<b>Rep. Dominicana</b>	<b>1,5</b>	<b>76°</b>	Martinica	0,2	76°
<b>Guatemala</b>	<b>2,1</b>	<b>77°</b>	Sudáfrica	1,2	77°	Armenia	0,1	77°
Kuwait	2,0	78°	Armenia	0,2	78°	Bermuda	0,0	78°
Armenia	1,8	79°	Antigua y Barbuda	0,0	79°	Malta	0,0	78°
<b>Rep. Dominicana</b>	<b>1,7</b>	<b>80°</b>	Bermuda	0,0	79°	Rep. de Maldivas	0,0	78°
Sudáfrica	1,0	81°	Malta	0,0	79°	San Vicente y G.	0,0	78°
Rep. de Maldivas	0,3	82°	Rep. de Maldivas	0,0	79°	Antigua y Barbuda		
Antigua y Barbuda	0,0	83°	San Vicente y G.	0,0	79°	Rodrigues		

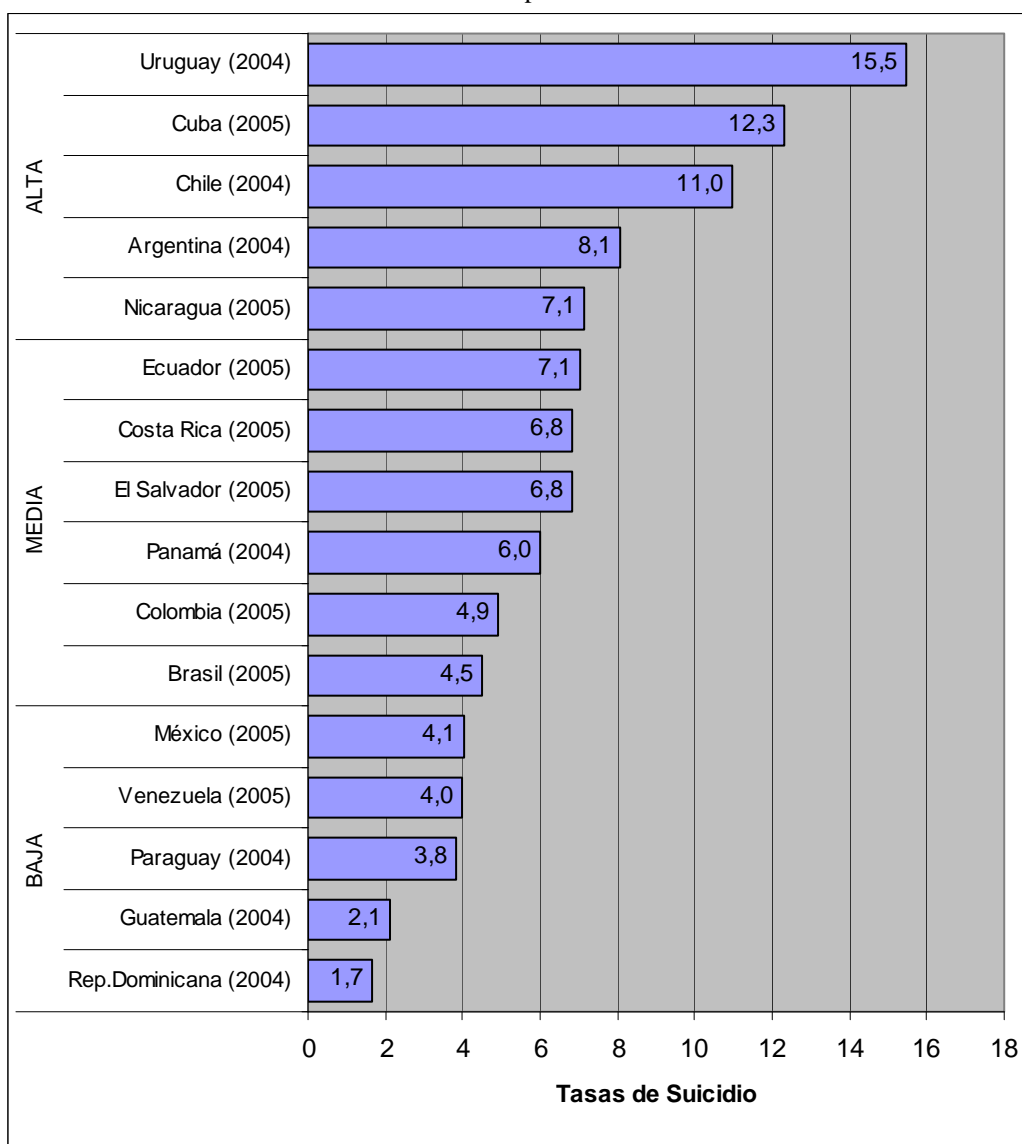
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)



## 4.2 Los suicidios en el contexto de América Latina

Los dos gráficos que se muestran a continuación sintetizan los datos ya expresados en las tablas anteriores, pero ahora tomando como eje exclusivamente a los países de América Latina, que se distribuyeron en tres grandes grupos de acuerdo con sus niveles de suicidio. Es necesario aclarar que la referencia es regional: los niveles son altos, medios o bajos para la región.

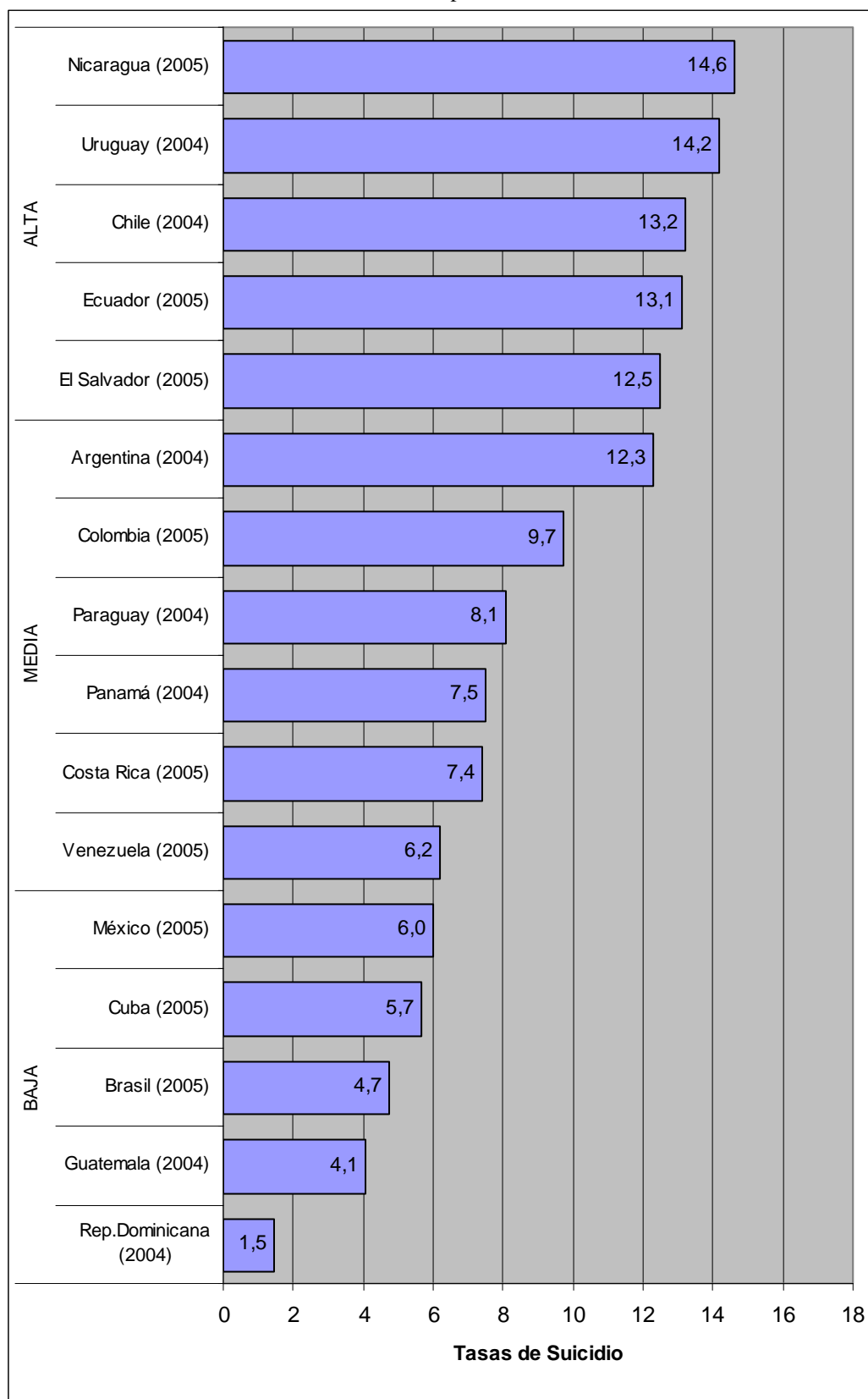
Gráfico 4.2.1: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Suicidio en la Población Total. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Observamos que Chile, Cuba y Uruguay – los tres con tasas totales que superan los 10 suicidios cada 100 mil habitantes – muestran los índices más altos de la región. En relación a los jóvenes son seis los países que superan este nivel, encabezados por Nicaragua, Uruguay y Chile.

Gráfico 4.2.2: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Suicidio en la Población Joven. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Las tablas 4.2.1 y 4.2.2 sintetizan los datos disponibles por un lapso mayor, desde 1994, organizados con el objetivo de ponderar la evolución temporal de estos índices.

Este conjunto de informaciones permitirá una breve revisión de la evolución y situación de cada país de la región.

Tabla 4.2.1: Tasas de Suicidio en la Población Total. Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ%
Argentina	6,5	6,3	6,3	6,2	6,5	6,6	7,5	8,3	8,4	8,6	8,1		24,8
Brasil	3,7	4,0	4,1	4,1	4,1	3,8	3,8	4,3	4,3	4,3	4,3	4,5	22,8
Chile	5,7	6,5	6,4	6,2	7,0	7,0	9,7	10,6	10,3	10,6	11,0		91,5
Colombia	3,4	3,2	3,3	3,3	5,5	5,5	6,0	6,0	5,8	5,5	5,3	4,9	43,5
Costa Rica	4,9	6,2	6,1	5,3	6,2	6,4	6,5	5,5	7,8	8,1	8,3	6,8	37,8
Cuba	21,1	20,5	18,5	18,5	18,7	18,6	16,6	14,8	14,3	13,3	13,4	12,3	-41,5
El Salvador		11,3	9,6	10,0	8,7	8,6	7,6	8,3	6,9	8,1	7,1	6,8	-39,9
Ecuador	4,6	4,8	5,1	4,9	4,5	5,0	4,3	4,6	4,5	5,2	6,0	7,1	54,5
Guatemala	1,5	2,1	1,5	1,7	1,9	2,1	1,6	1,8	2,3	2,2	2,1		41,4
México	2,8	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	3,7	3,8	3,9	3,9	4,1	42,3
Nicaragua	3,4		5,1	5,9	6,4	6,6	7,4	7,2	7,0	7,4	7,3	7,1	107,4
Panamá			4,2	5,3	5,3	5,0	5,0	5,5	5,3	6,4	6,0		43,4
Paraguay	2,3	2,5	2,0	2,4	2,6	3,0	2,8	2,6	3,0	2,9	3,8		66,8
Rep. Dominicana	1,4	1,8	1,5	1,9	1,9	2,2	1,8	1,8		1,8	1,7		22,7
Uruguay	12,8	13,3	12,3	14,1	16,0	13,8	17,0	15,0			15,5		21,2
Venezuela	5,2		4,6	4,8	5,0	5,4	5,4	5,8	5,4	4,7	4,2	4,0	-22,4
<b>América Latina</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,9</b>	<b>4,8</b>	<b>4,9</b>	<b>5,3</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>5,2</b>	<b>3,9</b>	<b>-6,7</b>

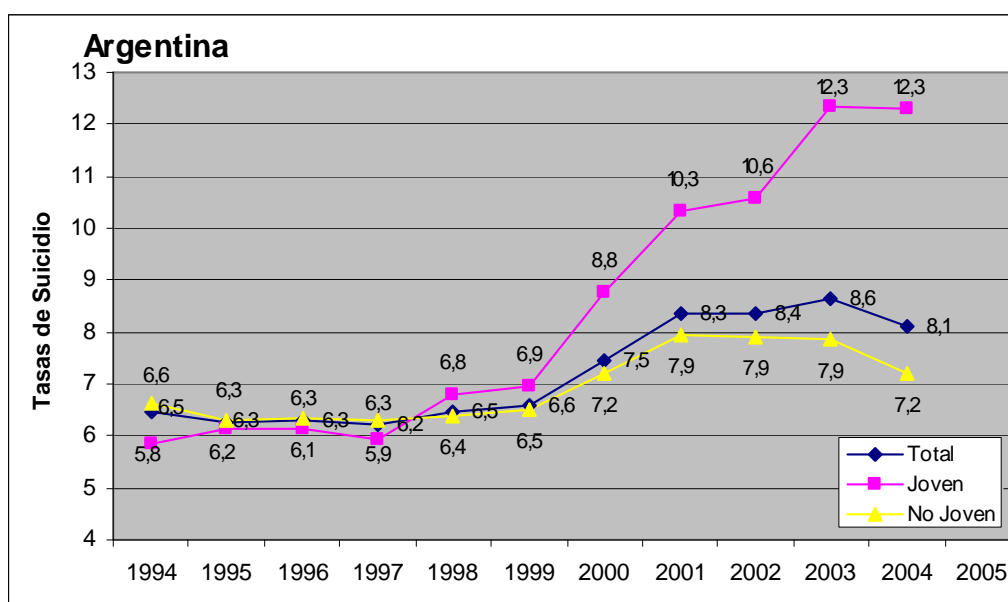
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementares (ver ítem 1.2)

Tabla 4.2.2: Tasas de Suicidio en la Población Joven. Países de América Latina. 1994 / 2005

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Δ%
Argentina	5,8	6,2	6,1	5,9	6,8	6,9	8,8	10,3	10,6	12,3	12,3		110,5
Brasil	4,2	4,4	4,5	4,2	4,2	4,0	4,0	4,8	4,7	4,8	4,8	4,7	12,9
Chile	6,5	7,6	8,1	7,8	7,5	6,8	10,4	12,2	11,1	10,9	13,2		105,0
Colombia	6,3	5,6	5,9	6,2	10,8	10,5	12,5	12,5	12,1	10,9	10,2	9,7	54,1
Costa Rica	6,4	8,4	9,1	8,6	7,2	7,9	8,6	5,7	10,3	12,0	10,4	7,4	15,6
Cuba	15,3	16,5	14,1	11,2	12,1	11,4	10,4	8,4	6,6	6,1	5,4	5,7	-63,0
El Salvador		24,9	20,5	19,8	16,4	16,8	15,2	15,9	13,1	14,5	12,6	12,5	-49,9
Ecuador	8,1	8,8	9,5	9,2	9,0	9,3	8,1	8,4	8,6	9,9	11,1	13,1	62,4
Guatemala	2,7	3,7	2,0	3,3	3,7	3,6	3,1	3,6	3,8	3,8	4,1		49,0
México	4,2	4,9	5,0	6,0	5,5	5,8	5,6	5,9	5,9	6,2	5,9	6,0	42,6
Nicaragua	7,3		11,4	12,2	14,4	13,2	16,5	15,7	14,3	14,6	14,5	14,6	101,3
Panamá			5,3	6,0	8,4	6,1	6,1	7,9	6,0	10,4	7,5		40,7
Paraguay	3,2	4,8	3,6	4,6	4,8	6,1	4,9	5,8	6,8	6,3	8,1		151,7
Rep. Dominicana	1,9	1,9	1,4	2,1	1,9	2,0	1,7	2,3		1,1	1,5		-23,1
Uruguay	8,1	11,3	10,5	11,1	11,7	10,9	14,2	12,2			14,2		76,3
Venezuela	7,6		6,5	6,9	7,4	7,6	7,1	8,3	7,8	6,9	6,0	6,2	-18,0
<b>América Latina</b>	<b>5,0</b>	<b>5,2</b>	<b>5,6</b>	<b>5,8</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>	<b>6,3</b>	<b>6,9</b>	<b>6,7</b>	<b>6,9</b>	<b>6,9</b>	<b>5,2</b>	<b>4,4</b>

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

**Argentina.** En un primer momento, que se extiende hasta 1999, el país presenta tasas intermedias, relativamente estables, del orden de algo más de 6 suicidios cada 100 mil habitantes, muy similares entre las de jóvenes y no jóvenes. A partir de esa fecha se produce una verdadera explosión, especialmente de los suicidios juveniles, que pasan de 6,9 cada 100 mil jóvenes en 1999, a 12,3 jóvenes en el 2004. En otras palabras, en el lapso de un lustro, los suicidios juveniles crecieron un 78%. En relación a los no jóvenes, para el mismo período, aumentan el 21%, razón por la cual los índices de victimización juvenil – que hasta 1999 eran bajos o inexistentes – crecieron drásticamente y en el 2004, con un índice de 1,7 (proporcionalmente mueren 70% más jóvenes que no jóvenes, víctimas de suicidio) ocupa la 10ª posición en el ranking internacional de este rubro.

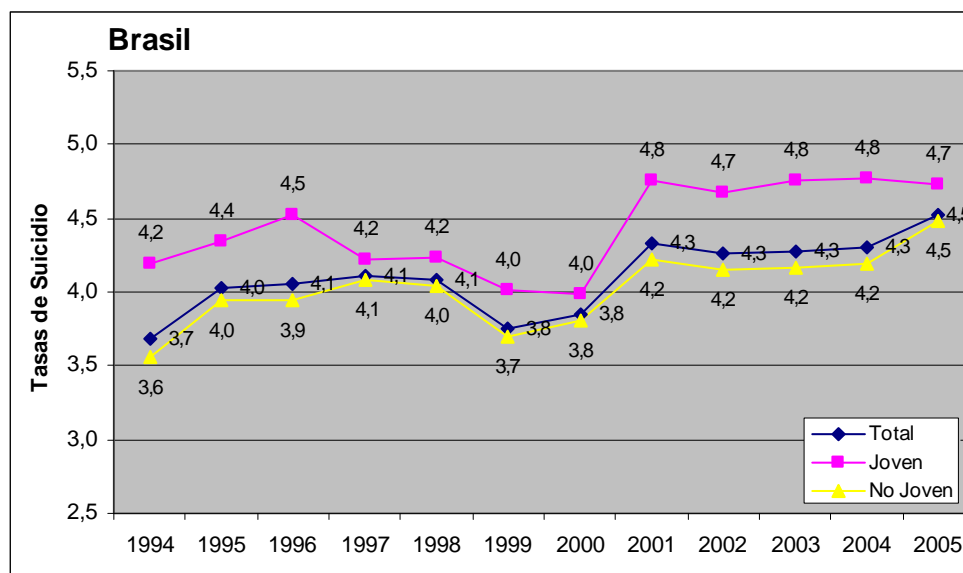


Considerando toda la década 1994 / 2004, los suicidios en Argentina crecieron:

- el 110,5% en la población joven;
- el 9,3% en la población no joven; y
- el 24,8% en el total.

En los suicidios totales, estos índices hacen que el país ocupe la 47ª posición en el contexto internacional, pero la 19ª posición cuando se trata de suicidios juveniles. Esta notable diferencia de suicidios jóvenes, en comparación a los no jóvenes, arroja resultado de elevados índices de victimización juvenil, ubicando a la Argentina en la 10ª posición entre los países que se analizaron en este estudio.

**Brasil.** Sus tasas relativamente bajas, un total de 4,5 suicidios cada 100 mil habitantes, llevan a que este país ocupe la 67ª posición en el contexto internacional y su índice juvenil de 4,7 lo ubica en la 63ª posición. En el contexto internacional, estas tasas lo ubican en la 11ª y en la 14ª posición respectivamente.



A lo largo del período analizado – 1994 / 2005 – no se observan grandes cambios, lo que evidencia un comportamiento relativamente homogéneo, con una leve tendencia al crecimiento, menor en los suicidios juveniles que en los no jóvenes:

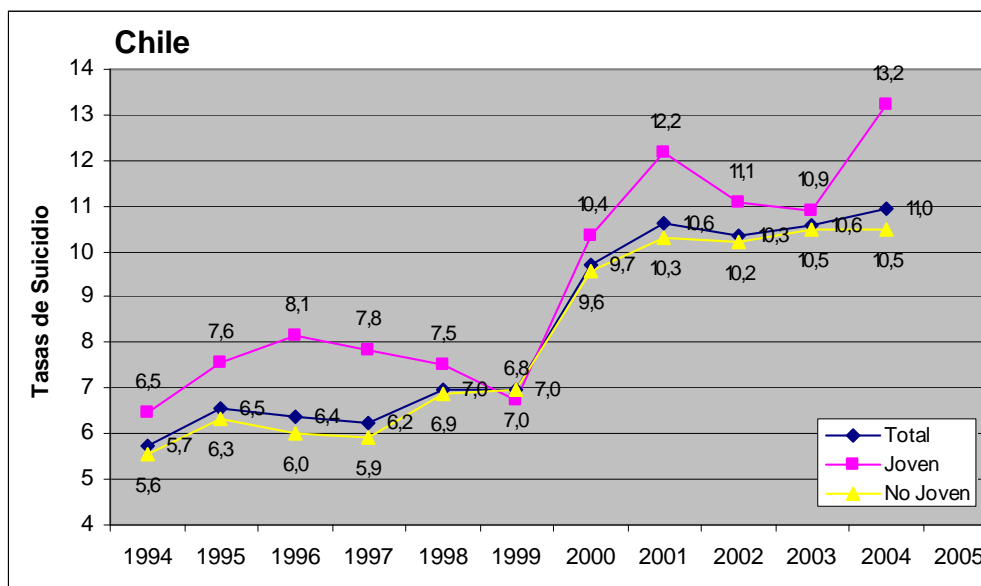
- del 22,8% en los suicidios totales;
- del 12,9% en los juveniles; y
- del 25,9% en los de no jóvenes.

Este diferencial en el crecimiento joven / no joven permitió reducir los índices de victimización juvenil, que al final del período eran de 1,15. Esto explica que los índices de suicidios juveniles sean un 15% más altos que los no jóvenes, los que podrían considerarse relativamente bajos en el contexto regional, en donde Brasil se ubicaría en la 12ª posición entre los dieciséis países analizados.

**Chile.** Después de un período de bajo crecimiento, que se extiende hasta 1999, se produce una eclosión de suicidios que dura hasta el 2002. A causa de ello, Chile presenta tasas que pueden considerarse elevadas, tanto en el contexto regional como en el internacional, en el que ocupa la 35ª posición en los suicidios totales y la 12ª en los

suicidios de jóvenes. Considerando las fechas extremas del período, los aumentos pueden considerarse muy significativos:

- del 105% en los suicidios juveniles;
- del 88% en los de no jóvenes; y
- del 91% en los suicidios totales.



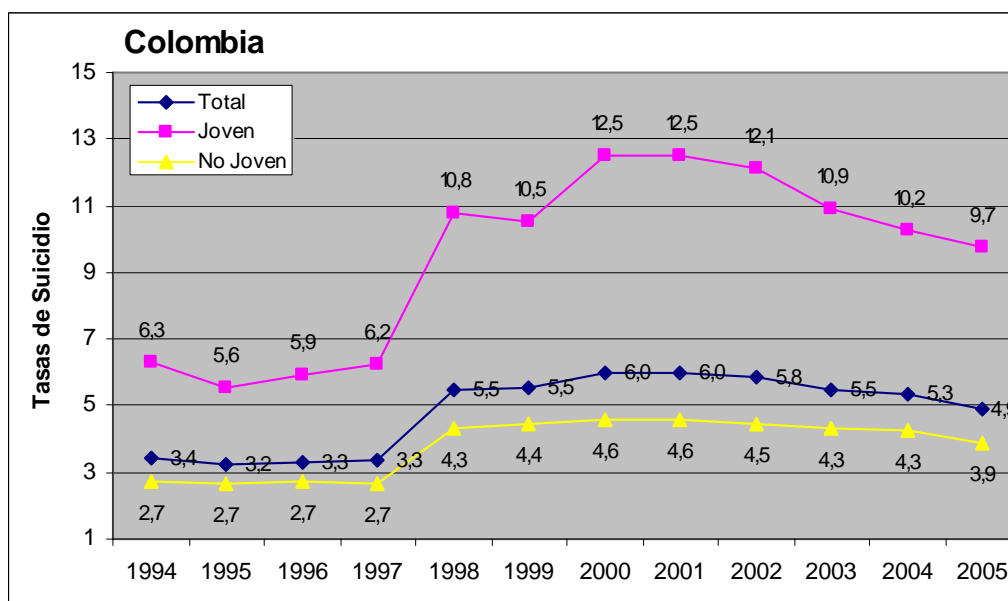
Su nivel de victimización juvenil de 1,26 – relativamente moderado para la región, en la que ocupa la 11ª posición entre los dieciséis países – resulta elevado en el contexto internacional, en el cual Chile ocupa la 18ª posición entre los 83 países computados.

**Colombia.** También Colombia registra un cambio en sus niveles entre los años 1997 y 2000, cuando se registran más del doble de suicidios juveniles y los no jóvenes aumentan cerca del 80% en tres años. A partir de aquel año hay una leve tendencia a la caída, por lo cual, a lo largo del período, los indicadores evidencian un crecimiento que se puede considerar significativo:

- del 43,5% en los suicidios totales;
- del 54,1% en los jóvenes; y
- del 42,7% en los no jóvenes.

Como consecuencia de las bajas tasas de suicidios totales (4,9 cada 100 mil habitantes) Colombia ocupa la 63ª posición en el contexto internacional, mientras que en la esfera juvenil se ubica en la posición 32, con 9,7 cada 100 mil jóvenes, una cifra considerablemente mayor. Esto ya nos indica el elevado nivel de victimización juvenil.

En efecto, el índice de 2,5 la ubica en el 5° lugar en el ranking de victimización juvenil entre los 83 países del mundo y en el 4° entre los países de la región.



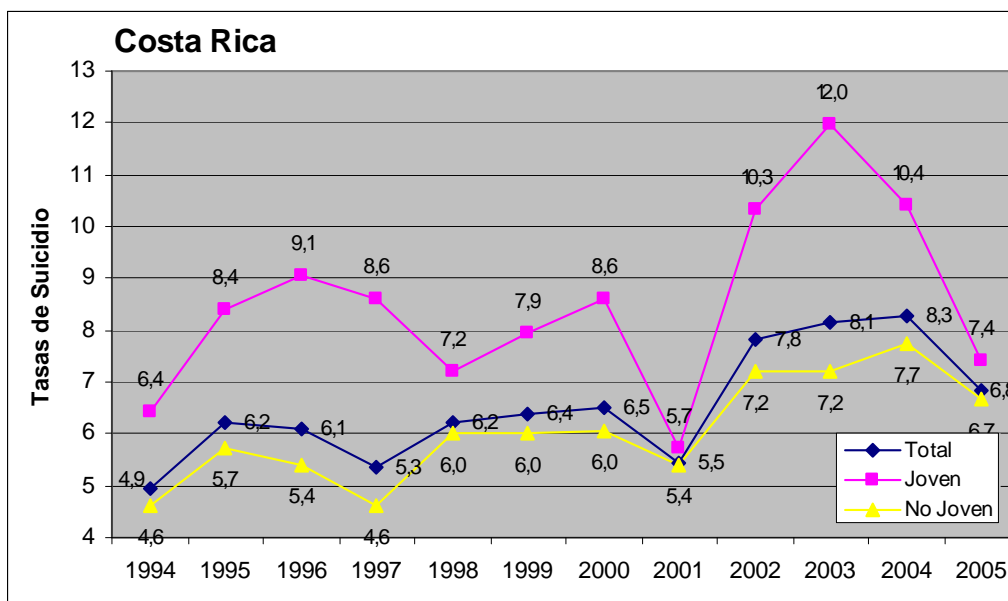
**Costa Rica.** Los índices de suicidio de Costa Rica presentan fuertes oscilaciones a lo largo del tiempo, ya sea elevándose de manera drástica – como entre el 2001 y el 2003, cuando las tasas juveniles superaron el doble de suicidios en un corto lapso – o cayendo significativamente, como entre el 2003 y el 2005, momento en que se redujeron de 12 suicidios cada 100 mil jóvenes a 7,4.

A causa de estas caídas, Costa Rica ocupa la 54ª posición en los suicidios del total de la población y la 44ª en la de los suicidios juveniles.

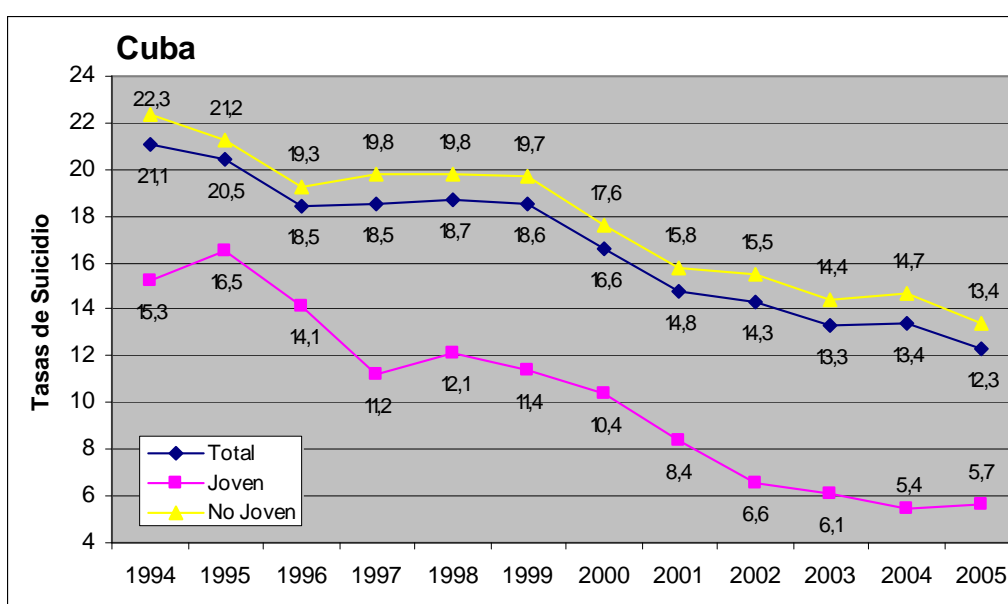
A pesar de tales descensos, los índices crecieron entre 1994 y 2005:

- el 37,8% en la población total;
- el 15,6% en la joven; y
- el 44,8% en la población no joven.

Esa evolución diferencial permitió la caída en los índices de victimización juvenil, que al final del período considerado era de 1,11 (las tasas juveniles eran 11% más altas que las no jóvenes). Aun así, en este rubro, Costa Rica ocupa una elevada posición en el contexto internacional – 25° ubicación – en un mundo caracterizado por tasas negativas de victimización juvenil en lo que respecta a los suicidios.



**Cuba.** El nivel de suicidios en Cuba, a pesar de la fuerte tendencia declinante, continúa siendo elevado, tanto en el contexto internacional – en el que por su tasa total de 12,3 suicidios cada 100 mil habitantes, ocupa la 27ª posición – como en el contexto regional, en el que ocupa la segunda posición, solamente superada por Uruguay. Sin embargo, contradiciendo la fuerte tendencia regional, los suicidios juveniles en Cuba son significativamente más bajos que los del resto de la población: 5,7 cada 100 mil jóvenes, lo que la coloca en la 59ª posición en el contexto internacional y en la 13ª entre los dieciséis países de la región, en lo que respecta a los suicidios juveniles.





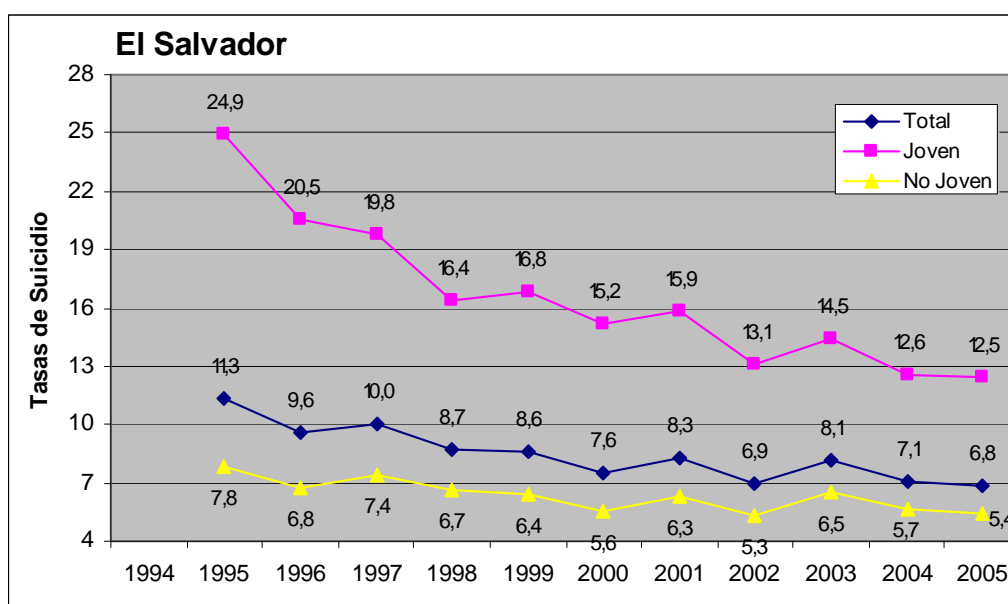
Concomitantemente, la población joven parece bien protegida en esta categoría, con un índice de victimización de 0,42, que la posiciona como la de menor índice de victimización juvenil de la región.

Las caídas de los índices en el período analizado fueron muy expresivas:

- Caída del 41,5 % en las tasas totales;
- del 63% en las juveniles; y
- del 39,9% en las de no jóvenes.

**El Salvador.** También El Salvador presenta una fuerte tendencia en la caída de sus índices a lo largo del período analizado.

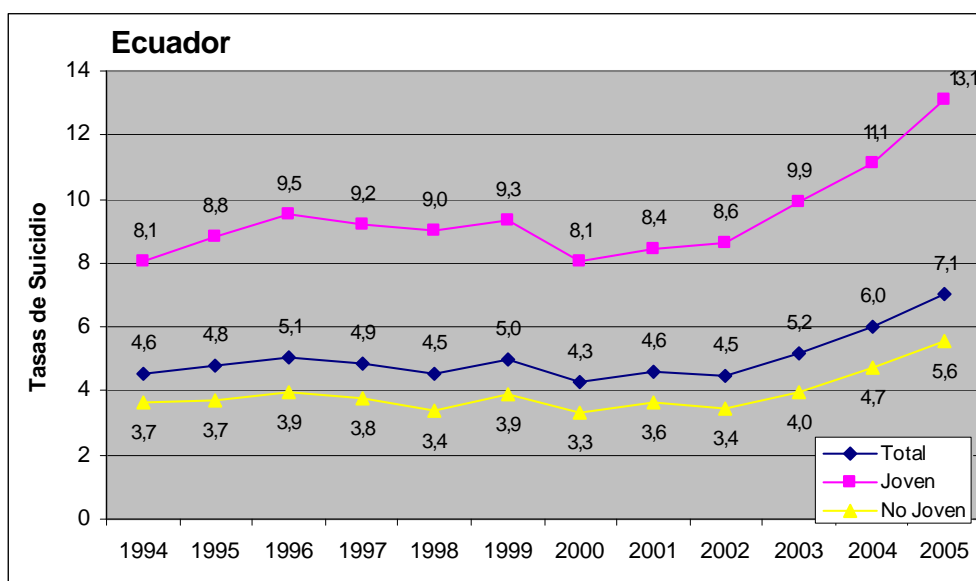
- Caída del 39,9% en las tasas totales;
- del 49,9% en las juveniles;
- del 31,1% en la población no joven.



Pero aun así, la tasa reciente de suicidios juveniles – 12,5 víctimas cada 100 mil jóvenes – lo posiciona en el 5° lugar en el contexto regional y en el 16° en el internacional. En lo que se refiere a los suicidios totales, la tasa de 6,8 cada 100 mil habitantes lo ubica en el 8° lugar en el nivel regional y en la 55ª posición en el contexto internacional. Este diferencial ya señala elevados índices de victimización juvenil – 2,32 – lo que significa que proporcionalmente mueren víctimas de suicidio un 132% más de jóvenes que de no jóvenes.

**Ecuador.** Después de un período de relativa estabilidad en las tasas, que duró aproximadamente hasta el 2002, se inicia en Ecuador un rápido aumento que se instala hasta el final del período. En el lapso de tres años – desde el 2002 hasta el 2005 – las tasas de suicidios crecen un 57,7% para el total. Pero considerando todo el período – desde 1994 hasta 2005 – el crecimiento fue:

- del 54,5% en el total;
- del 62,4% en el juvenil; y
- del 52,1% en el no joven.

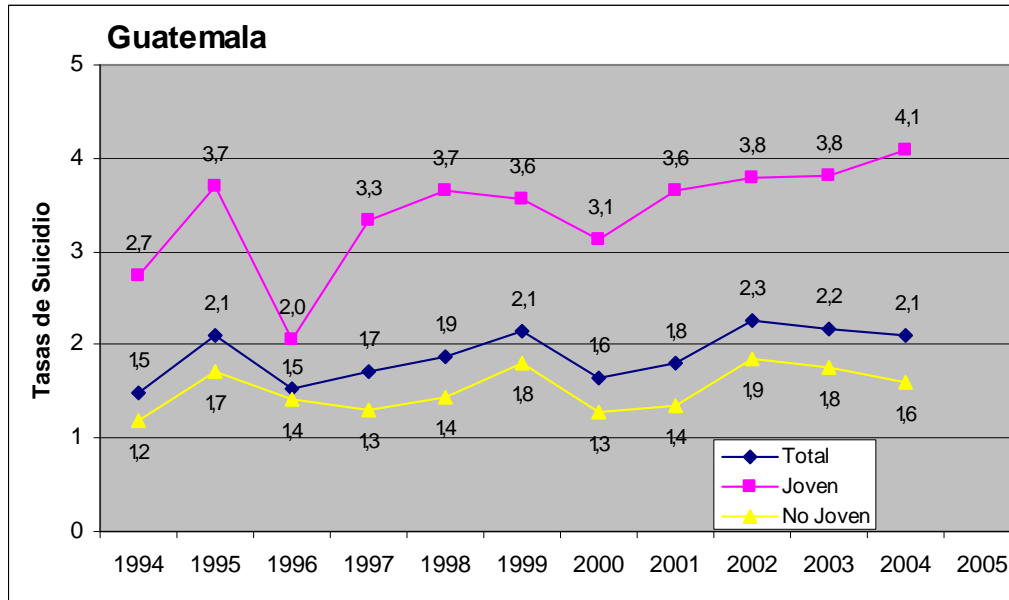


Este diferencial del ritmo de crecimiento aumentó aun más los índices de victimización juvenil en los suicidios, que se elevan a 2,35. Esto significa que proporcionalmente se suicidan 135% más de jóvenes que no jóvenes.

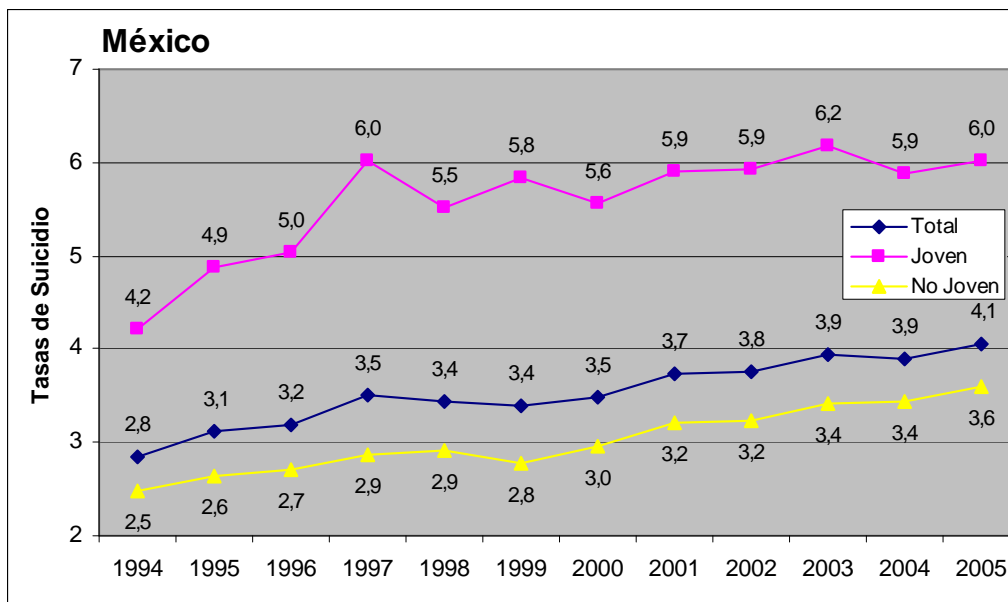
Los elevados índices de suicidios juveniles – 13,1 cada 100 mil – posicionan a Ecuador en el 4° lugar en la región y en el 13° lugar entre los 83 países del mundo. Las tasas totales, que resultan bastante más bajas, se ubican en el 6° lugar regional y en el 53° internacional.

**Guatemala.** Presenta niveles relativamente bajos de suicidios, pero con tendencia al crecimiento en los últimos años. Su tasa total de 2,1 suicidios cada 100 mil habitantes es la segunda más baja de la región y la séptima más baja en el contexto de los 83 países analizados. La de los jóvenes, de 4,1 suicidios cada 100 mil es también la segunda más baja de la región y está entre las más bajas del planeta. Pero tiende a crecer. Entre 1994

y 2004 la tasa total creció, efectivamente, el 41,4% y la juvenil el 49%, aumentando la distancia que existe con la no joven, que creció el 35%. La victimización juvenil se elevó a 2,54 y en consecuencia se posiciona en el 4º lugar entre las más altas en el contexto internacional.



**México.** Las tasas de suicidio de México pueden considerarse relativamente bajas tanto en el contexto regional, donde ocupa la 12ª posición, como en el internacional, con una tasa total de 4,1 suicidios cada 100 mil habitantes, que lo relega a la 70ª posición entre los 83 países investigados.



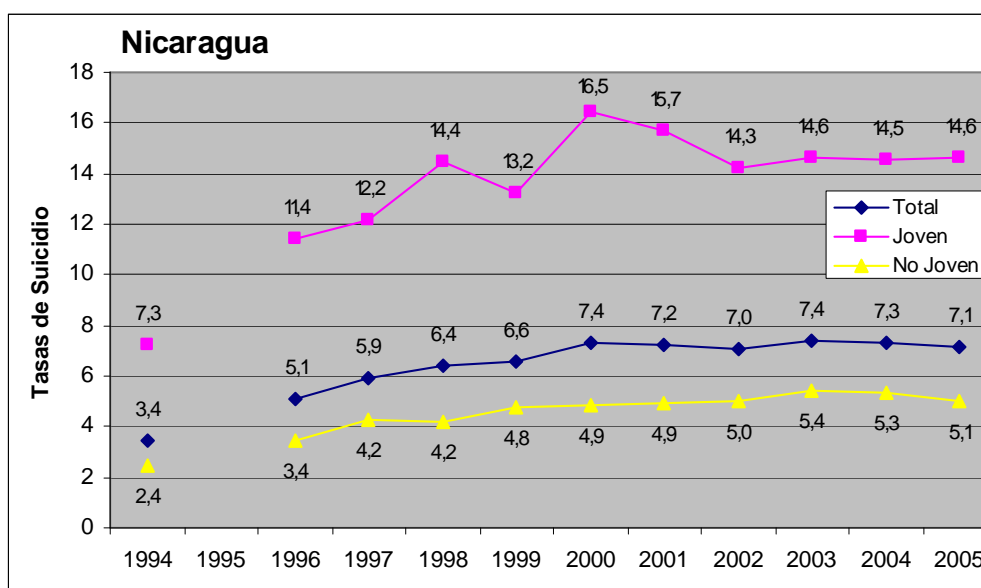
Pero el gráfico permite percibir que hubo un crecimiento sistemático en el transcurso del período analizado. Ese crecimiento fue similar en los diversos segmentos de edad considerados, en el orden del:

- 42,3% en el total de los suicidios;
- 42,6% en los suicidios jóvenes; y de
- 42,2% en los suicidios no jóvenes.

Con esta configuración, la victimización juvenil en los suicidios se mantuvo alta y relativamente constante a lo largo del tiempo: 1,57.

**Nicaragua.** El país evidencia un significativo aumento en los suicidios, tanto en los juveniles como en el restante de la población. Entre 1994 y 2005 sus tasas subieron:

- 107,4% en el total de la población, siendo el país que ostenta el mayor aumento en la región;
- 101,3% en la población joven; y
- 107,7% en la población no joven.



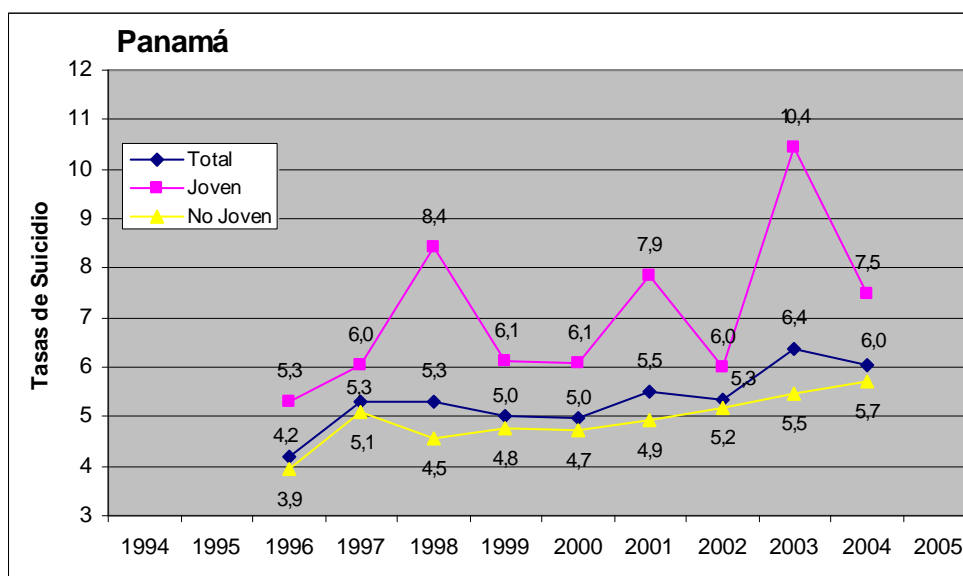
Asimismo, los niveles de victimización juvenil son muy elevados y significativos: 2,90. Implica que en Nicaragua mueren, proporcionalmente, un 190% más los jóvenes que los no jóvenes, índice fuera de lo común no solamente en la región, donde ocupa el primer lugar en la categoría de victimización juvenil por suicidio, sino también a nivel internacional, donde ocupa la segunda posición entre los 83 países analizados.

La tasa total de suicidios, de 7,1 cada 100 mil habitantes, puede considerarse entre intermedia y baja en el contexto internacional, ocupando la posición 51. En la región pasa a ocupar la 5ª posición.

Pero es en los suicidios juveniles donde Nicaragua se destaca. Con su tasa de 14,6 suicidios cada 100 mil jóvenes, el país ocupa la primera posición regional y la séptima en el contexto internacional.

**Panamá.** Las tasas de suicidio de Panamá crecieron a lo largo del período y con los datos disponibles para 1996 / 2004.

- La total presentó un crecimiento más o menos sistemático, pasando de 4,2 a 6,0 suicidios cada 100 mil habitantes, lo que representa un crecimiento del 43,4%.
- La juvenil tuvo un crecimiento muy oscilante, a veces aumentando drásticamente otras cayendo. Sin embargo, entre las fechas extremas, pasó de 5,3 a 7,5 suicidios cada 100 mil jóvenes, lo que significa un incremento del 40,7%.
- La no joven también creció en forma regular, con un aumento de 3,9 a 5,7 suicidios cada 100 mil no jóvenes, lo que representa un incremento del 45,1%.

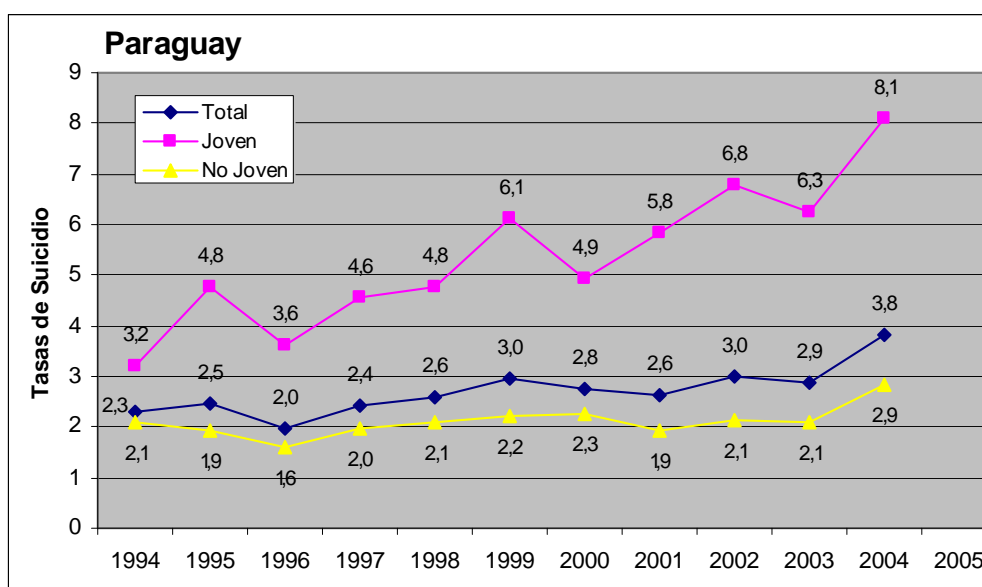


Estas tasas totales, al final del período, pueden ser consideradas relativamente bajas en el contexto internacional, donde ocupa la 62ª posición. Mientras que la juvenil resulta bastante más elevada y ubica al país en una situación intermedia: en la 41ª posición.

Este diferencial nos señala una victimización juvenil moderada: las tasas juveniles son un 31% más altas que las no jóvenes. Pero, como la victimización juvenil en la

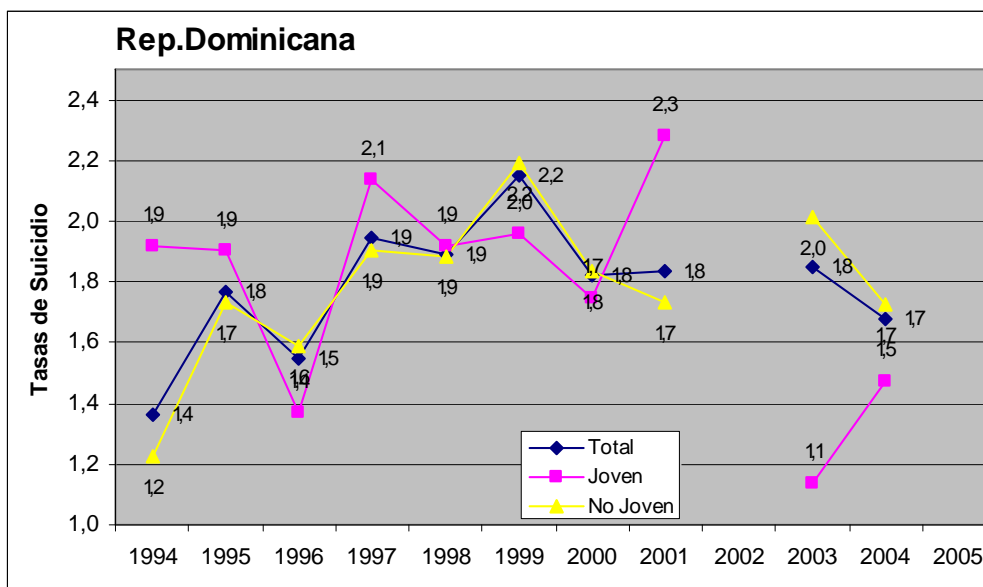
categoría de los suicidios es fuera del común en el contexto internacional, Panamá ocupa la 15ª posición entre los 83 países en la categoría de victimización juvenil por suicidio.

**Paraguay.** Lo importante para subrayar en la evolución paraguaya es el enorme incremento, casi constante, de las tasas de suicidio juvenil en el transcurso del período analizado. Empezando con un número modesto de 3,2 suicidios cada 100 mil jóvenes en 1994 y con oscilaciones, se eleva a 8,1 suicidios en el 2004, lo que representa un incremento del 151,7% entre las dos fechas, o sea, el mayor aumento registrado en los países de América Latina que se analizaron. A su vez, para el mismo período la tasa total creció un 66,8% y la no joven un 37,4%.



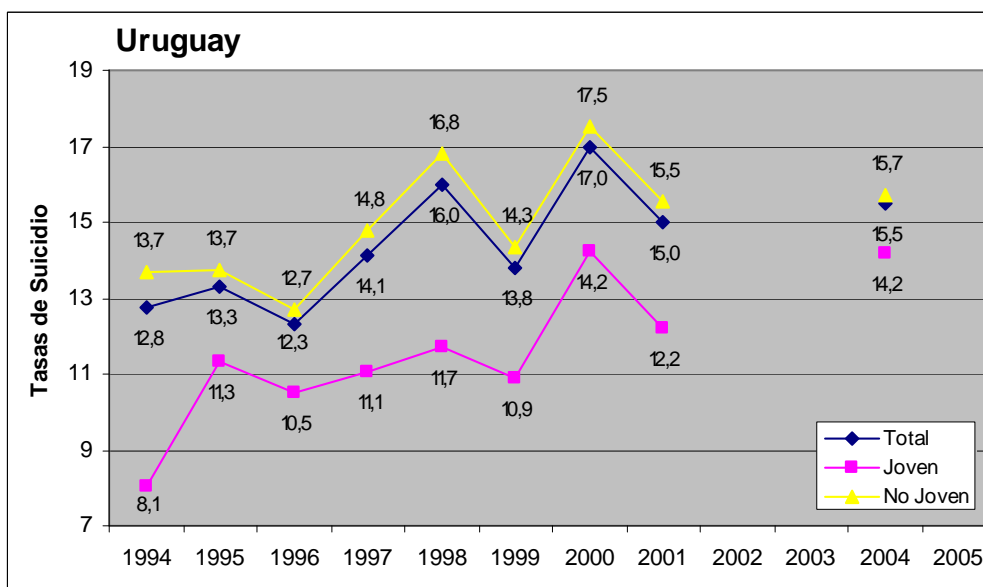
Estos datos nos señalan que las diferencias de los suicidios entre la población joven y la no joven son extremadamente amplias. Con una tasa de victimización juvenil de 2,84 se ubica en la región sólo por debajo de Nicaragua, que posee 2,90. Y en el contexto internacional, aparece en 3º lugar cuando se trata de victimización juvenil por suicidios.

**República Dominicana.** En el rubro de los suicidios, los datos suministrados por la Rep. Dominicana son sumamente oscilantes y contradictorios, hecho que ya se trató en el capítulo inicial y que refiere a la metodología del trabajo. Sus índices muy bajos y las notables oscilaciones hacen dudar sobre la fidedignidad de los datos.



**Uruguay.** Con algunas oscilaciones, se detecta la firme tendencia de crecimiento en las tasas de suicidio del país entre 1994 y el 2004.

- La tasa total creció un 21,2%;
- la juvenil un 76,3% ;
- la no joven un 14,5%.

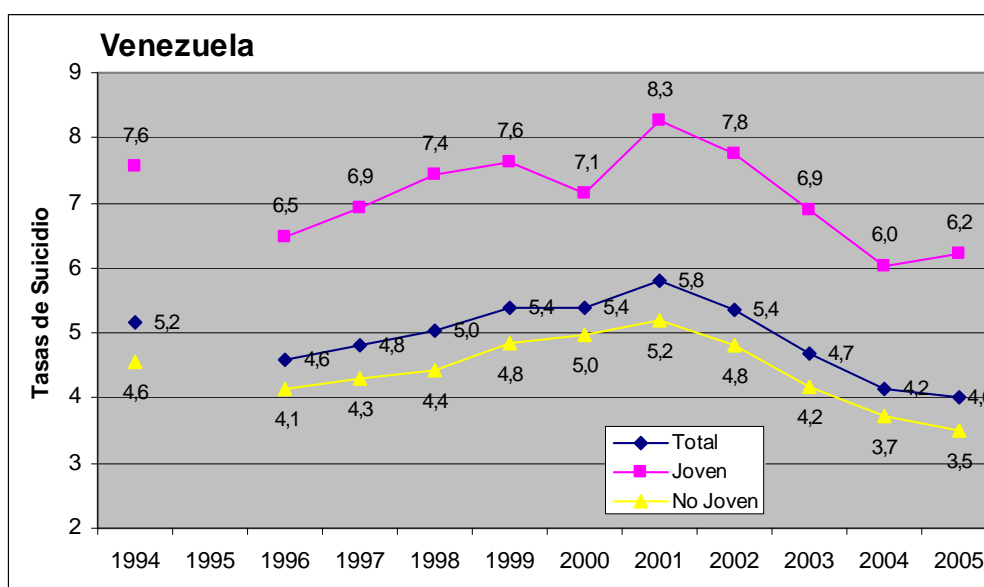


Tales diferencias de crecimiento, cuyos índices juveniles aumentan drásticamente, llevaron a una virtual paridad entre las tasas joven y no joven, motivo por el que el índice de victimización se aproximó a la unidad: 0,90.

Independiente del crecimiento y de la victimización, las tasas totales de suicidio de Uruguay pueden considerarse muy elevadas, tanto en el contexto regional, donde ocupa

el segundo lugar, (después de Nicaragua) como en el internacional, ocupando la posición 18. En relación a los suicidios juveniles, la situación es más complicada. Su tasa de 14,2 suicidios cada 100 mil jóvenes ubica a Uruguay, nuevamente, en el segundo lugar de la región y en el 8º lugar con relación a los 83 países del mundo analizados.

**Venezuela.** En lo que atañe a los suicidios, Venezuela presenta dos momentos: de 1996 a 2001, con una tendencia creciente de las tasas y desde 2001 hasta 2005, con una propensión al descenso. Pero, a lo largo del período 1994 / 2005 se registran caídas del 22,4% en los suicidios totales, del 18% en los juveniles y del 23,1% en los suicidios no jóvenes.



Las tasas totales de suicidios resultan relativamente bajas en el contexto internacional, donde ocupa la 69ª posición y la 56ª cuando se trata de suicidios juveniles. También son bajas en el contexto regional, ubicándose en la 13ª posición en los suicidios totales y en la 11ª en los juveniles.

#### 4.3 - Síntesis de los suicidios

El cuadro que sigue permite observar la situación y la evolución de los diversos indicadores de suicidio en la región, cuyas informaciones ya se abordaron en el presente capítulo, para tratar de delinear algunas inferencias significativas sobre los cambios recientes de los índices. Debemos aclarar que la evaluación de la situación, que figura en las respectivas columnas del cuadro, toman como marco de referencia a los índices



regionales. En tal sentido, los índices de suicidio de Guatemala o de Venezuela se consideraron bajos solamente en el contexto regional. Estas tasas, consideradas bajas regionalmente, pueden asumir otra dimensión si modificamos el criterio de comparación. Siguiendo con este criterio regionalizado, observamos un número más o menos aproximado de países en cada nivel de tasas: altas, medias y bajas.

Lo referido nos permite ingresar en las modalidades de crecimiento de las tasas, donde surgen algunas características dignas de mencionar.

- Solamente tres de los dieciséis países de la región – Cuba, El Salvador y Venezuela – presentaron caídas en las tasas totales de suicidio. La cubana es la más significativa, su total descendió más del 40% entre 1995 y el 2005.
- Entre los jóvenes, hubo cuatro países que evidenciaron caídas: a los anteriores se suman República Dominicana y Cuba, que se destacaron con tasas que bajan más del 60%.
- En ese sentido, en la mayor parte de los países considerados: 13 sobre 16, las tasas totales crecieron. Entre los jóvenes, fueron 12 sobre 16.
- En cuatro países, Chile, Ecuador, Nicaragua y Paraguay, el incremento total de los suicidios excedió la franja del 50%, mientras que en Nicaragua el índice superó el doble en el período considerado.
- Con relación a los suicidios juveniles, hubo siete países cuyo incremento superó la franja del 50%, resaltando a Argentina, Chile, Nicaragua y Paraguay, que tuvieron un aumento de más del 100%, llegando a superar el doble para este período.
- Una mención aparte merece una característica de la región y es el gran número de países cuyos índices de suicidio juvenil superan ampliamente los índices del resto de la población, es decir, de su población adulta. En proporción, los suicidios juveniles superaron en más del doble a los suicidios del resto de la población en seis países de la región: Colombia, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Nicaragua y Paraguay. Únicamente en tres países de la región: Cuba, República Dominicana y Uruguay, sucede lo que parece ser normal en el resto del mundo: las tasas no jóvenes superan y muchas veces ampliamente a las tasas de suicidio juvenil.

CUADRO 4.3.1: SÍNTESIS DE LA SITUACIÓN Y EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE SUICIDIO  
PAÍSES DE AMÉRICA LATINA.

País	Período	Tasas de Defunción*						Crecimiento**						Victimización Juvenil	Situación
		Total		Joven		N.Joven		Total		Joven		N.Joven			
		Tasa	Situa	Tasa	Situa	Tasa	Situa	Tasa	Situa	Tasa	Situa	Tasa	Situa		
Argentina	1994/2005	8,1	↑	12,3	↔	7,2	↑	24,8	↔	110,5	↑	9,3	↔	1,7	↔
Brasil	1994/2005	4,5	↔	4,7	↓	4,5	↔	22,8	↔	12,9	↔	25,9	↔	1,1	↓
Chile	1994/2004	11,0	↑	13,2	↑	10,5	↑	91,5	↑	105,0	↑	88,3	↑	1,3	↔
Colombia	1994/2005	4,9	↔	9,7	↔	3,9	↔	43,5	↔	54,1	↑	42,7	↔	2,5	↑
Costa Rica	1994/2005	6,8	↔	7,4	↔	6,7	↑	37,8	↔	15,6	↔	44,8	↔	1,1	↔
Cuba	1995/2005	12,3	↑	5,7	↓	13,4	↑	-41,5	↓	-63,0	↓	-39,9	↓	0,4	↓
El Salvador	1994/2005	6,8	↔	12,5	↑	5,4	↔	-39,9	↓	-49,9	↓	-31,1	↓	2,3	↑
Ecuador	1994/2005	7,1	↔	13,1	↑	5,6	↔	54,5	↑	62,4	↑	52,1	↑	2,4	↑
Guatemala	1994/2004	2,1	↓	4,1	↓	1,6	↓	41,4	↔	49,0	↔	35,1	↔	2,5	↑
México	1994/2005	4,1	↓	6,0	↓	3,6	↓	42,3	↔	42,6	↔	44,7	↔	1,7	↔
Nicaragua	1994/2005	7,1	↑	14,6	↑	5,1	↔	107,4	↑	101,3	↑	107,7	↑	2,9	↑
Panamá	1996/2004	6,0	↔	7,5	↔	5,7	↔	43,4	↔	40,7	↔	45,1	↔	1,3	↔
Paraguay	1994/2004	3,8	↓	8,1	↔	2,9	↓	66,8	↑	151,7	↑	37,4	↔	2,8	↑
Rep. Dominicana	1994/2004	1,7	↓	1,5	↓	1,7	↓	22,7	↔	-23,1	↓	40,2	↔	0,9	↓
Uruguay	1994/2004	15,5	↑	14,2	↑	15,7	↑	21,2	↔	76,3	↑	14,5	↔	0,9	↓
Venezuela	1994/2005	4,0	↓	6,2	↔	3,5	↓	-22,4	↓	-18,0	↓	-23,1	↓	1,8	↔

\* Último año disponible.

\*\* entre el año inicial y el año final disponible.

Tasa Alta ↑  
Tasa Media ↔  
Tasa Baja ↓

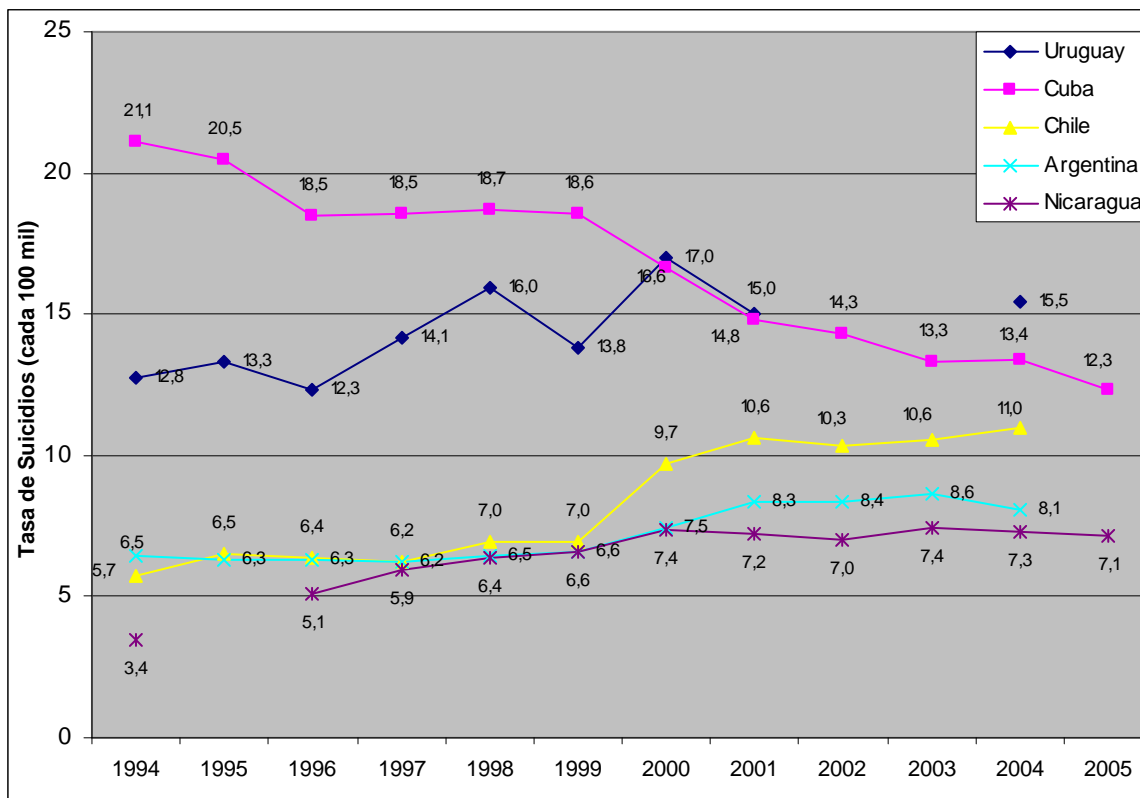
Crecimiento Alto ↑  
Crecimiento Bajo ↔  
Crecimiento Negativo ↓

Alta ↑  
Media ↔  
Baja ↓

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

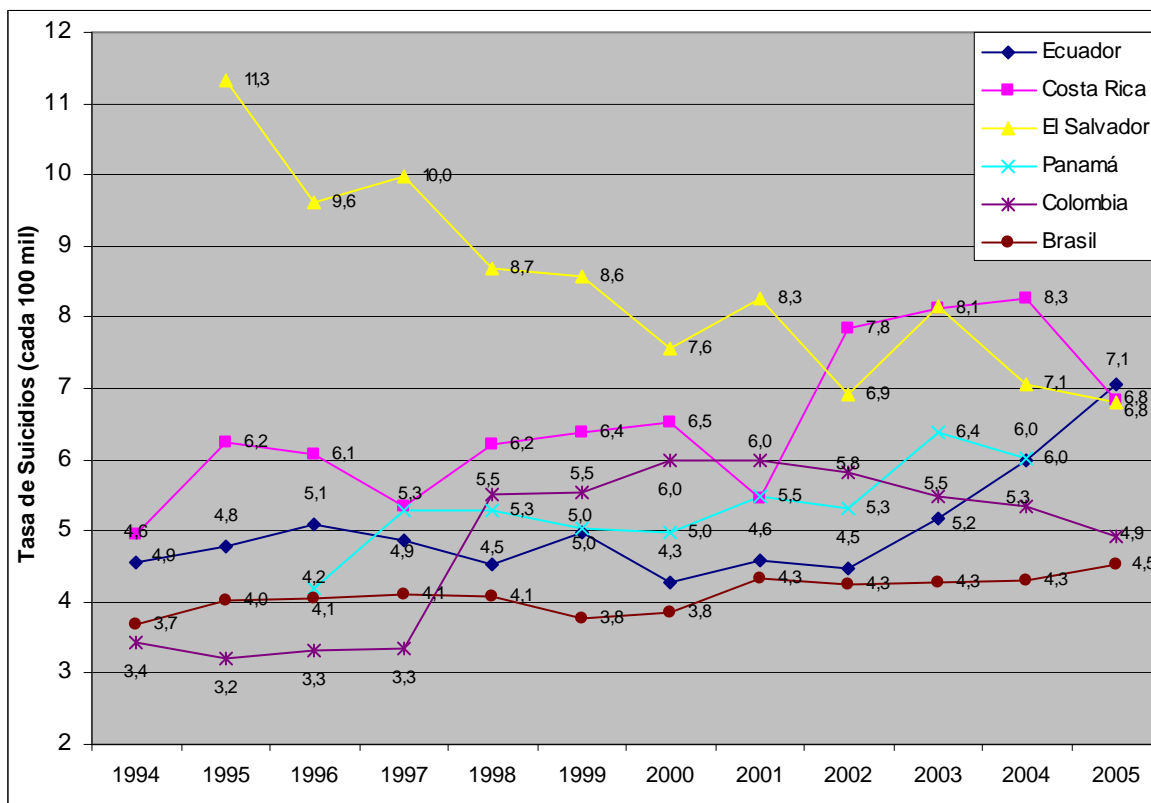
Los gráficos 4.3.1 a 4.3.6, evidencian las características de esa evolución y los cambios observables.

Gráfico 4.3.1: Evolución de las Tasas Totales de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Altas.



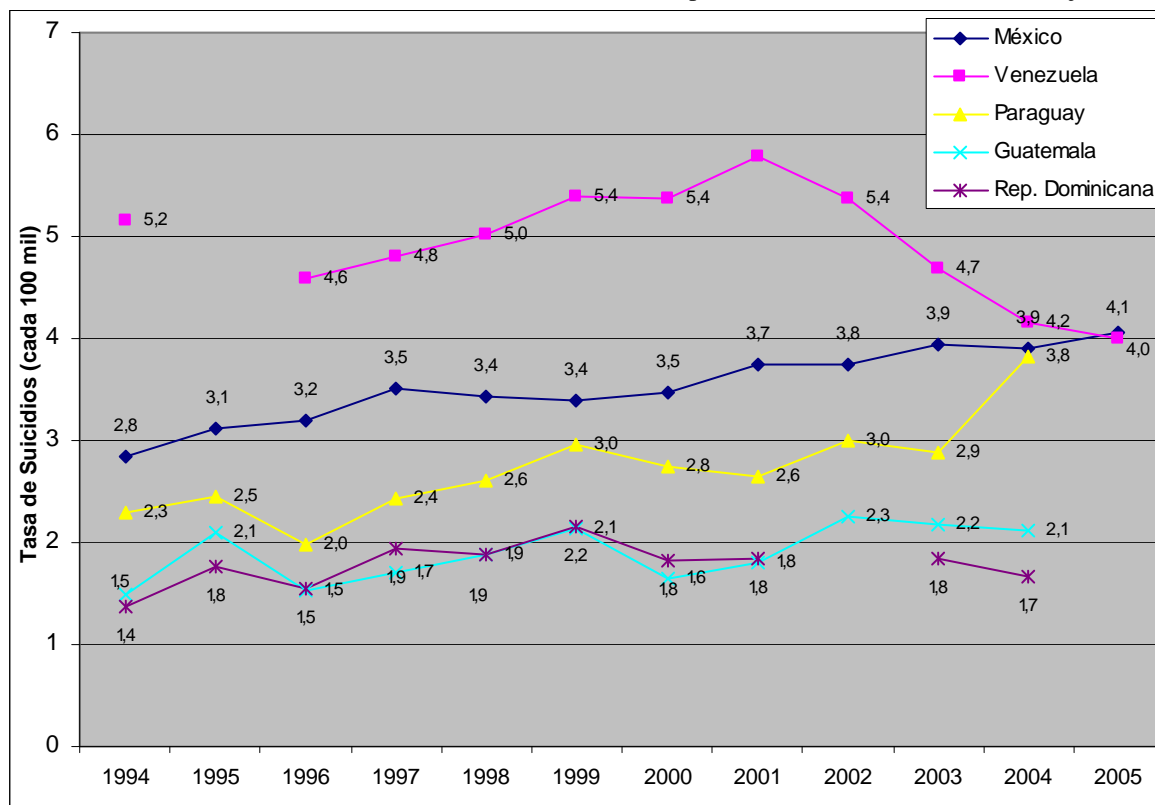
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 4.3.2: Evolución de las Tasas Totales de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Medias.



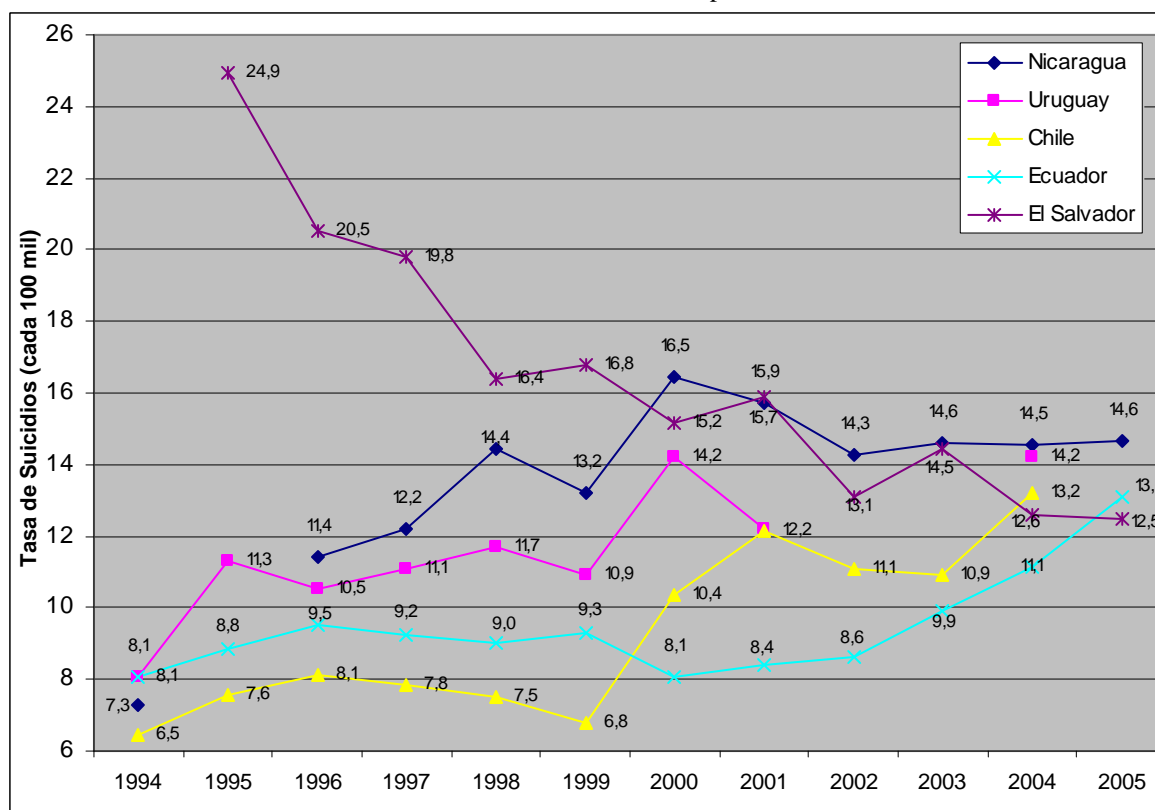
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 4.3.3: Evolución de las Tasas Totales de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Bajas.



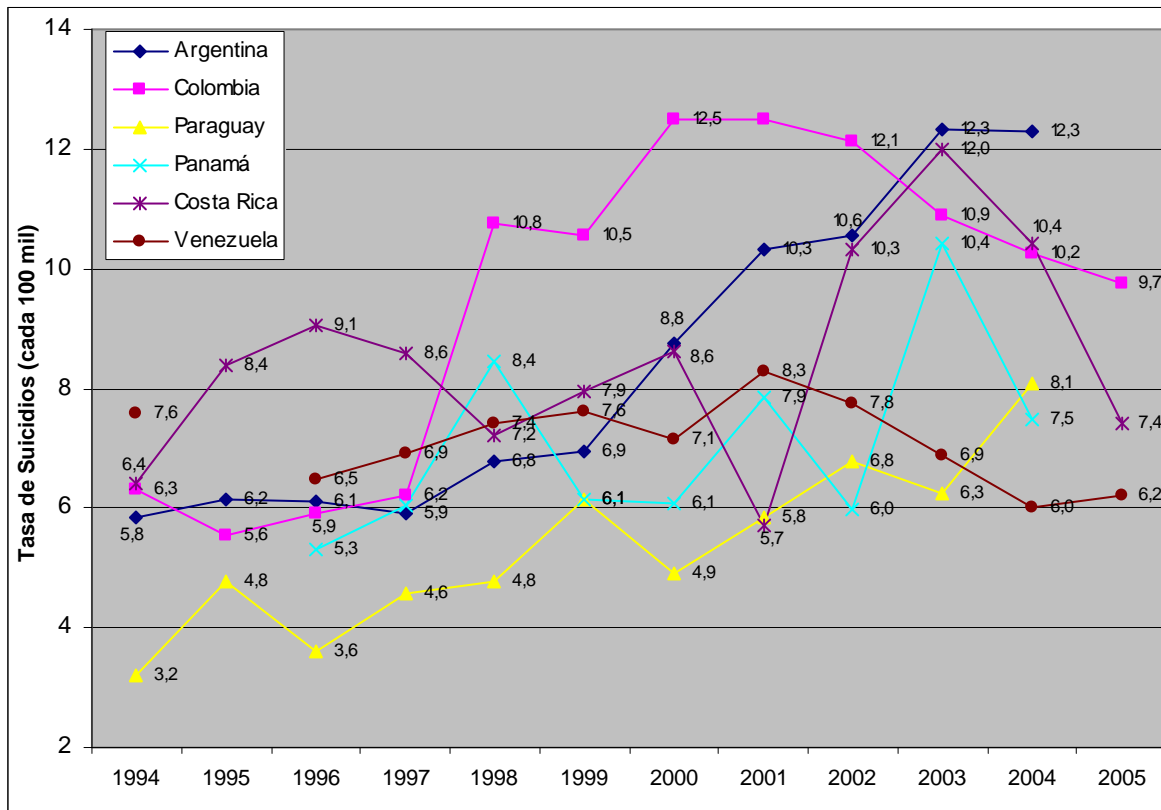
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 4.3.4: Evolución de las Tasas Juveniles de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Altas.



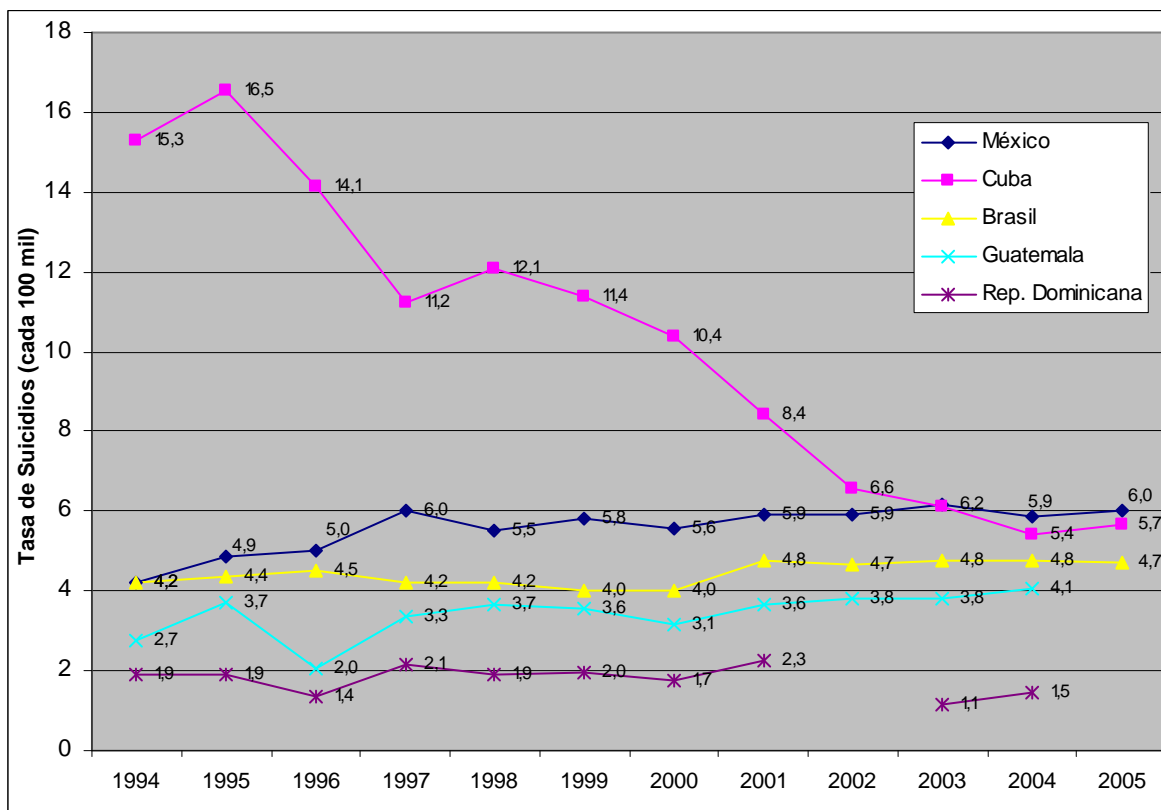
Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 4.3.5: Evolución de las Tasas Juveniles de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Medias.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Gráfico 4.3.6: Evolución de las Tasas Juveniles de Suicidio en los países de América Latina. Tasas Bajas.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

#### 4.4 - Factores explicativos

Tal como se señaló en los capítulos anteriores, la existencia de un pequeño conjunto de indicadores estructurales muy significativos, sistematizados para todos los países del mundo en los sucesivos Informes de Desarrollo Humano, facilita enormemente la tarea de asociar los índices de suicidio con algunos de esos indicadores. Se seleccionó el Informe correspondiente a los años 2007 / 2008 porque contiene datos para elaborar el Índice de Desarrollo Humano del 2005, que es aproximadamente el año de nuestros indicadores.

En primer lugar, se utilizaron los coeficientes de correlación  $r$  de Pearson, la estadística de asociación más adecuada por tratarse de variables medidas en escala de intervalos <sup>26</sup>. Para interpretar esos valores, se utilizó el coeficiente de determinación  $r^2$  que indica la proporción de la variabilidad de una variable que es explicada por la variación de la otra. Los coeficientes de correlación y los de determinación calculados pueden encontrarse en la tabla 4.4.2.

En principio, se puede verificar que las tasas de suicidio se asocian a los indicadores de desarrollo humano, con un peso casi idéntico a las tasas de homicidio, pero con signo inverso: donde para los suicidios la asociación es positiva, para los homicidios es negativa y viceversa. Otra característica que diferencia los suicidios de los homicidios es que ninguno de los indicadores analizados parece afectar mínimamente los suicidios juveniles. Solamente inciden en algunos casos y, en forma significativa, en los suicidios no jóvenes y, en consecuencia, en los totales de suicidio. Esto permite entender que los determinantes que pueden llevar a los jóvenes al suicidio son relativamente independientes a los que aquí se analizan como factores estructurales, por lo que es necesario buscar esos determinantes en otros tipos de indicadores estructurales, institucionales o personales.

En el mundo no joven, vemos que el IDH evidencia una correlación de débil a moderada y positiva con las tasas de suicidio de los países, de forma tal que, con el aumento del IDH, las tasas de suicidio tienden a aumentar. En ese caso, el IDH explica el 11,7% de la variación de los índices totales de suicidio. A su vez, el nivel educativo, medido por la matrícula combinada de la población en los tres niveles de enseñanza (fundamental, media y superior) también posee un peso casi idéntico.

---

<sup>26</sup> El coeficiente  $r$  de Pearson varía desde  $+1 =$ , existe una correlación positiva perfecta, donde al crecimiento de una de las variables le corresponde un crecimiento concomitante proporcional a la otra, hasta  $-1 =$ , existe correlación negativa perfecta, donde al crecimiento de una de las variables corresponde una caída proporcional en la otra, pasando por el valor  $0 =$ , donde hay ausencia total de asociación. Cuando los valores se acercan más a  $1$ , mayor es la asociación y cuanto más próximos a  $0$  menor es la asociación.

Tanto el índice de educación como el del ingreso del IDH también presentan una asociación de leve a moderada con el suicidio no joven y el total, de forma que en el primero explica el 13,5% y en el segundo el 10,6% de la variación de los suicidios.

Pero los indicadores que poseen una mayor capacidad explicativa son los relativos a la concentración / distribución del ingreso. Ambos indicadores utilizados (la relación entre la apropiación del ingreso por parte del 10% más pobre y el 10% más rico, así como el Índice Gini) explican el 25,7% y el 29,1%, respectivamente, de la variabilidad en las tasas de suicidio de los países. Aquí los coeficientes de asociación pueden considerarse elevados.

Si los indicadores utilizados parecen no incidir en las tasas de suicidio juvenil, cuando se trata de victimización juvenil por suicidios, las evidencias señalan el sentido contrario. En cuatro de los indicadores utilizados (el IDH, el PBI *per capita*, el Índice de Educación y Índice del Ingreso) la asociación es moderada y negativa, de forma tal que, al aumentar el IDH o alguna de sus dimensiones constitutivas, disminuye la victimización y, recíprocamente, a menor IDH o componentes, mayor victimización.

Pero, nuevamente en este punto, la variable que mejor explica los índices de victimización juvenil es la concentración del ingreso, cuya asociación resultó elevada y positiva. De esta forma, a mayor concentración del ingreso, mayor victimización juvenil. Y el poder explicativo en este caso es elevado: un 57% cuando usamos la relación entre el 10% más rico y el 10% más pobre como indicador y de 46% cuando utilizamos el Índice Gini como indicador.

Tabla 4.4.1: Coeficientes de Correlación y de Determinación de las Tasas de Suicidio e Indicadores Seleccionados. 70 Países

Asociación de Tasas de Suicidio con:	Joven		No Joven		Total	
	r	r <sup>2</sup>	r	r <sup>2</sup>	r	r <sup>2</sup>
Índice de Desarrollo Humano – IDH	0,178	3,2%	0,344	11,8%	0,342	11,7%
Esperanza de vida al nacer (años)	0,111	1,2%	0,208	4,3%	0,209	4,4%
Tasa de alfabetización de adultos	0,093	0,9%	0,292	8,5%	0,281	7,9%
Tasa de escolarización combinada	0,260	6,8%	0,337	11,3%	0,343	11,8%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	0,152	2,3%	0,267	7,1%	0,265	7,0%
Índice de Esperanza de Vida	0,110	1,2%	0,208	4,3%	0,210	4,4%
Índice de Educación	0,223	5,0%	0,370	13,7%	0,368	13,5%
Índice del Ingreso	0,146	2,1%	0,330	10,9%	0,325	10,6%
Relación 10% + ricos / 10% + pobres	-0,167	2,8%	-0,524	27,4%	-0,507	25,7%
Índice Gini	-0,167	2,8%	-0,555	30,8%	-0,539	29,1%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

Tabla 4.4.2: Coeficientes de Correlación y de Determinación de los Índices de Victimización Juvenil de Suicidio e Indicadores Seleccionados

Asociación de los Índices de Victimización Juvenil en Suicidios con:	Coef. R de Pearson	Coef. de Determinación $r^2$
Índice de Desarrollo Humano-IDH	-0,384	14,7%
Esperanza de vida al nacer (años)	-0,235	5,5%
Tasa de alfabetización de adultos	-0,287	8,2%
Tasa de escolarización combinada	-0,188	3,5%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	-0,321	10,3%
Índice de Esperanza de Vida	-0,235	5,5%
Índice de Educación	-0,384	14,7%
Índice del Ingreso	-0,388	15,1%
Relación 10% + ricos / 10% + pobres	0,755	57,0%
Índice Gini	0,679	46,1%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008 y Microdatos del WHOSIS

Los resultados del análisis de regresión permitirán verificar mejor la incidencia de cada uno de los indicadores investigados, controlando sus interacciones.

Vemos que el poder explicativo de los factores enunciados en el modelo para la población joven son, en general, muy bajos. Los de mayor peso, que se refieren a la educación, explican en conjunto el 9,8% de la variación en las tasas de suicidio juvenil. Mientras que en la población no joven y total, la situación cambia significativamente. Nuevamente aquí, la concentración del ingreso tiene un poder explicativo considerable: aproximadamente el 25% de la variación de los suicidios. Los otros tres factores asociados, es decir, la escolarización combinada, el índice del ingreso y el PBI *per capita* agregan conjuntamente un 8,3% más, totalizando un 32,2% de poder de determinación.



Tabla 4.4.3: Resultados de la Regresión Múltiple de Indicadores Seleccionados con las Tasas de Suicidio para la Población Joven, No Joven y Total. 70 Países.

Indicadores	Joven		No Joven		Total	
	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agre- gado
Relação 10% + ricos/10% + pobres			0,505	0,255	0,486	0,236
Tasa de escolarización combinada	0,220	0,049			0,513	0,028
Índice del Ingreso			0,580	0,025	0,565	0,045
PBI <i>per capita</i>					0,523	0,010
Índice de Educación	0,263	0,021	0,529	0,051		
Tasa de alfabetización de adultos	0,312	0,028				

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007/2008 y Microdatos del WHOSIS

## 5. MORTALIDAD POR ARMAS DE FUEGO

### 5. MORTALIDAD POR ARMAS DE FUEGO

Este capítulo trata de delinear la mortalidad causada por armas de fuego. En la medida en que las armas pueden tener una participación parcial en algunos de los capítulos ya vistos (como en los homicidios y en los suicidios, pero también en otros, como en los accidentes con armas de fuego y / o muertes por armas de fuego con intencionalidad indeterminada) juzgamos conveniente destacar un capítulo específico sobre el tema. Resulta justificable, dado que adquiere una evidencia especial para verificar los mecanismos específicos de la violencia letal en América Latina, ya que, como se verá a lo largo del capítulo, las elevadas tasas de mortalidad por armas de fuego constituyen una especificidad regional.

Pero los datos disponibles sobre este tema son bastante más limitados que los existentes para los capítulos anteriores. La OMS sólo pone a disposición los datos referentes a la mortalidad por armas de fuego para aquellos países que utilizan la Clasificación Internacional de Enfermedades, versión 10. Los países fueron adoptando esa versión a partir de mediados de la década del 90 y algunos aún no lo hicieron. Por este motivo, las series históricas que existen sobre el tema son temporalmente bastante limitadas, por lo que se decidió eliminar el análisis sobre la evolución histórica de las tasas de mortalidad por armas de fuego.

#### 5.1 – Las muertes por armas de fuego en el contexto internacional.

En las tablas que siguen se detalla la situación de setenta países, entre los cuales quince pertenecen a América Latina y a los que la OMS, a través de su sistema de informaciones, puso a disposición los datos de mortalidad con armas de fuego para un período reciente. La cantidad de países es menor que el que se detalla en los capítulos anteriores, dado que no se difundieron los datos correspondientes para todos los países, específicamente los que aun operan con la CIE 9 de la OMS<sup>27</sup>.

En las dos primeras tablas -la 5.1.1 y la 5.1.2- se sintetiza la situación de las tasas de mortalidad por armas de fuego en los continentes / regiones, desagregando las diversas categorías y las franjas de edad. Las tablas siguientes -la 5.1.3 y la 5.1.4-

---

<sup>27</sup> Clasificación Internacional de Enfermedades, versión 9 de la Organización Mundial de la Salud. La difusión de la subclasificación de las muertes por armas de fuego recién empezó a operar a partir de la CIE 10 y la mayor parte de los países del mundo la adoptó en la década del 90.

contienen la misma información, pero clasificada por país, para la población joven y para el total. En esas tablas, tenemos las tasas de mortalidad desagregadas por causa y por franja de edad, además del índice de victimización juvenil, que es la relación entre la tasa no joven y la joven. Cuando este índice se aproxima a 1, significa que no existen dificultades, las tasas joven y no joven son muy similares. Si el índice se encuentra significativamente por debajo de 1, significa que la juventud se halla preservada: proporcionalmente, mueren más no jóvenes que jóvenes. Pero si se ubica por encima de 1, es un fuerte indicador de dificultades juveniles y cuanto más por encima de la unidad, mayor es el problema. En las tablas, los setenta países se encuentran relacionados en orden alfabético. Los países de América Latina fueron resaltados en amarillo en el listado para su mejor visualización.

Hay varios hechos que inmediatamente llaman la atención.

- Cuando se analiza por región / continente, América Latina se destaca por sus elevados índices de mortalidad por armas de fuego. Su tasa total de 17,8<sup>28</sup> muertes cada 100 mil habitantes resulta un 50% mayor a la africana y trece veces superior a la europea o a la asiática.
- Visto por el lado de los componentes, vemos que ni la utilización de las armas de fuego en los suicidios, ni las muertes por accidentes con armas se destacan en la región; esas diferencias sólo se explican por la utilización de armas de fuego en los homicidios.

Tabla 5.1 1: Tasa de Mortalidad Total por Armas de Fuego por Causa, según Región / Continente

Región / Continente	Accidente	Homicidio	Indeter- minado	Suicidio	Total
África	2,1	0,3	9,5	0,1	12,0
América del Norte	0,3	4,0	0,1	5,3	9,6
América Latina	0,2	15,0	1,7	0,9	17,8
Asia	0,0	0,8	0,3	0,2	1,3
Caribe	0,5	6,2	0,7	0,5	7,8
Europa	0,0	0,2	0,1	0,9	1,3
Oceanía	0,2	0,2	0,0	0,9	1,4

Fuente: Microdatos *WHOSIS* y complementarios (ver ítem 1.2)

<sup>28</sup> Sólo se consideraron los quince países resaltados en color amarillo en las tablas 5.1.3 y 5.1.4.

- Cuando se trata de la población joven, esa diferencia es aún mayor. La tasa de 35,4 cada 100 duplica a la africana o a la de América del Norte y resulta casi cuarenta veces mayor a la europea. También en este caso, la gran diferencia se encuentra en la utilización de armas de fuego en los homicidios.

Tabla 5.1.2: Tasa de Mortalidad Juvenil por Armas de Fuego por Causa, según Región / Continente

Región / Continente	Accidente	Homicidio	Indeter- minado	Suicidio	Total	Índice de Victimiza- ción Juvenil
África	2,6	0,4	11,2	0,0	14,3	1,25
América del Norte	0,5	10,2	0,2	4,3	15,2	1,75
América Latina	0,4	29,9	3,8	1,3	35,4	2,57
Asia	0,1	1,2	0,4	0,3	2,0	1,60
Caribe	0,2	8,4	0,8	0,7	10,0	1,36
Europa	0,0	0,3	0,1	0,4	0,9	0,61
Oceanía	0,2	0,4	0,0	0,6	1,2	0,85

Fuente: Microdatos *WHOSIS* y complementarios (ver ítem 1.2)

- La última columna de la tabla 5.1.2 nos remite a los índices de victimización juvenil por armas de fuego. Vemos que, además de poseer los índices más elevados del planeta, la región de América Latina presenta una intensa utilización de las armas de fuego en la mortalidad juvenil: representa el sector de la población que más muere víctima de armas de fuego.

La tabla 5.1 3 desagrega esos mismos datos para setenta países, incluyendo a quince de América Latina. A su vez, la tabla 5.1.4 los organiza según sus tasas. Podemos verificar que:

- Los países de la región se destacan por sus elevadas tasas de mortalidad por armas de fuego, tanto en la población total como en la joven.
- Lo referido se evidencia muy bien al observar que en la tabla 5.1.4, en la población total, los tres países con las mayores tasas de mortalidad por armas de fuego: Colombia, El Salvador y Venezuela, pertenecen a América Latina, región a la cual también pertenecen seis de los diez países con las tasas más altas.

Tabla 5.1.3: Tasas de Mortalidad por Armas de Fuego total y juvenil, según tipo.  
Países del Mundo.

País	Año	Accidente		Homicidio		Indeterminado		Suicidio		Arma de Fuego	
		Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven
Alemania	2004	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	1,1	0,3	1,4	0,5
Antigua y Barbuda	2002	0,0	0,0	5,1	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	6,4	0,0
Argentina	2004	0,5	0,9	3,0	5,8	1,4	2,6	2,4	3,8	7,3	13,1
Australia	2003	0,2	0,2	0,2	0,4	0,0	0,0	0,9	0,7	1,4	1,3
Austria	2006	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	2,8	1,0	2,9	1,0
Brasil	2004	0,1	0,2	18,3	41,5	0,8	1,6	0,7	0,9	19,9	44,2
Canadá	2004	0,1	0,1	0,5	1,1	0,0	0,0	1,8	1,3	2,3	2,5
Chile	2004	0,2	0,5	1,7	2,8	0,0	0,0	1,0	1,1	2,9	4,4
Colombia	2004	0,2	0,5	43,9	74,3	1,4	2,6	1,5	3,1	47,0	80,5
Costa Rica	2005	0,0	0,0	4,7	6,3	0,2	0,6	1,3	1,5	6,3	8,4
Croacia	2005	0,2	0,2	0,6	0,3	0,0	0,0	2,8	1,4	3,6	1,9
Cuba	2005	0,1	0,2	0,4	1,1	0,1	0,2	0,3	0,8	0,9	2,3
Dominica	2003	0,0	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0
Ecuador	2005	0,1	0,3	11,8	17,0	0,0	0,0	0,7	0,8	12,6	18,1
El Salvador	2005	0,1	0,1	39,6	77,5	0,0	0,0	0,2	0,5	39,8	78,1
Escocia	2005	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,3	0,4	0,3
Eslovaquia	2005	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	1,5	1,4	2,1	1,8
Eslovenia	2006	0,0	0,0	0,1	0,4	0,0	0,0	2,6	1,5	2,8	1,9
España	2005	0,1	0,1	0,2	0,3	0,0	0,0	0,4	0,2	0,6	0,6
Estonia	2005	0,0	0,0	0,4	0,0	0,7	1,4	1,8	2,4	2,8	3,8
Finlandia	2006	0,1	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	3,5	4,7	3,9	4,9
Francia	2005	0,1	0,1	0,2	0,2	0,5	0,3	2,7	0,9	3,5	1,5
Guadalupe	2005	0,0	0,0	0,7	1,7	1,4	1,7	0,7	0,0	2,7	3,4
Guyana	2005	0,0	0,0	7,7	7,9	0,0	0,0	0,4	1,3	8,1	9,3
Guyana Francesa	2005	7,3	3,2	4,2	6,5	6,3	6,5	3,1	6,5	21,0	22,6
Holanda	2004	0,0	0,0	0,3	0,7	0,0	0,0	0,3	0,2	0,6	0,9
Hong Kong	2005	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Hungría	2005	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,9	0,5	1,0	0,7
Inglaterra y Gales	2005	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2
Irlanda del Norte	2005	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,7	0,4	1,3	0,4
Isla Reunión	2005	0,0	0,0	0,9	0,0	0,4	0,0	0,9	1,5	2,2	1,5
Islandia	2005	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0	1,7	0,0
Islas Vírgenes	2003	0,0	0,0	22,9	27,1	0,0	0,0	2,7	0,0	25,7	27,1
Israel	2003	0,3	0,9	0,9	1,1	0,1	0,1	1,8	3,3	3,0	5,5
Italia	2003	0,1	0,0	0,6	0,6	0,0	0,1	0,9	0,6	1,7	1,3
Japón	2006	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Kirguistán	2005	0,2	0,3	0,8	0,7	0,1	0,1	0,1	0,3	1,1	1,4
Kuwait	2002	0,0	0,0	0,3	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	1,1
Letonia	2005	0,1	0,0	0,6	0,0	0,2	0,0	1,0	0,3	1,9	0,3
Lituania	2005	0,1	0,2	0,4	0,4	0,4	0,8	1,0	0,6	1,8	1,9
Luxemburgo	2005	0,0	0,0	0,2	0,0	0,4	0,0	1,3	1,9	2,0	1,9
Martinica	2005	0,0	0,0	1,5	3,5	0,8	1,8	0,8	0,0	3,0	5,3
México	2005	0,3	0,4	4,8	5,5	0,4	0,5	0,6	0,7	6,0	7,0
Moldavia	2006	0,1	0,0	0,6	0,6	0,0	0,1	0,1	0,0	0,8	0,7
Nicaragua	2005	0,6	1,1	5,7	8,9	0,2	0,3	0,5	0,8	6,9	11,1

(continua)

Tabla 5.1.3: Tasas de Mortalidad por Armas de Fuego total y juvenil, según tipo.  
Países del Mundo. (continuación)

País	Año	Accidente		Homicidio		Indeterminado		Suicidio		Arma de Fuego	
		Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven	Total	Joven
Noruega	2005	0,0	0,0	0,1	0,4	0,0	0,0	1,7	1,4	1,9	1,8
Nueva Zelandia	2004	0,0	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	1,0	0,3	1,1	0,5
Panamá	2004	0,1	0,2	5,9	13,0	0,1	0,2	0,5	0,5	6,5	13,9
Paraguay	2004	0,2	0,3	6,3	12,1	0,8	1,8	1,0	1,6	8,4	15,8
Polonia	2005	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3
Portugal	2003	0,1	0,1	0,5	1,0	0,2	0,2	1,2	0,7	2,0	2,0
Puerto Rico	2003	0,5	1,2	17,1	44,9	0,0	0,0	1,0	1,0	18,6	47,1
Reino Unido	2005	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,2
Rep. Checa	2005	0,1	0,0	0,2	0,1	0,2	0,2	1,4	0,6	1,8	0,9
Rep. de Corea	2006	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2
Rep. de Mauricio	2005	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,0	0,3	0,0	0,5	0,5
Rep. Dominicana	2004	0,0	0,0	3,0	4,9	8,0	13,6	0,2	0,4	11,3	18,9
Rumania	2004	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,5
San Vicente y G.	2003	0,0	0,0	3,4	8,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,4	8,1
Santa Lucía	2002	0,0	0,0	9,7	13,2	0,0	0,0	0,0	0,0	9,7	13,2
Serbia	2006	0,1	0,0	0,9	0,9	0,2	0,2	2,4	1,8	3,5	2,9
Serbia y Montenegro	2002	0,0	0,0	1,0	1,4	0,7	0,5	2,6	2,1	4,4	4,0
Sudáfrica	2005	2,2	2,7	0,3	0,4	9,9	11,6	0,1	0,0	12,5	14,7
Suecia	2004	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	1,5	1,0	1,7	1,3
Tailandia	2002	0,1	0,2	3,2	3,5	1,1	1,2	0,4	0,5	4,8	5,3
Trinidad y Tobago	2002	0,1	0,0	9,5	12,1	0,1	0,4	0,2	0,0	9,9	12,6
Uruguay	2004	2,4	4,3	2,2	4,5	0,0	0,2	5,5	3,7	10,1	12,6
USA	2005	0,3	0,5	4,2	10,7	0,1	0,2	5,7	4,7	10,2	16,0
Uzbekistán	2005	0,0	0,0	0,6	0,6	0,1	0,1	0,0	0,1	0,7	0,8
Venezuela	2004	0,3	0,6	25,5	58,3	17,1	44,9	0,6	0,9	43,5	104,7

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

- Entre los jóvenes la situación es aún más grave ya que casi todos los países de la región se ubican en el grupo de las tasas elevadas. El país de América Latina que presenta la menor tasa es Cuba, con 2,3 muertes por armas de fuego cada 100 mil jóvenes, ubicándose en la posición 33 en el contexto internacional, es decir, en una posición intermedia.
- Algo similar sucede con las tasas de victimización juvenil. Todos los países de la región se ubican de la mitad hacia arriba de la escala.

Tabla 5.1.4: Orden de los Países según Tasa de Mortalidad Total y Juvenil por Armas de Fuego. Países del Mundo.

País	Tasa Total	Posición	País	Tasa Joven	Posición	País	Victimización	Posición
Colombia	47,0	1°	Venezuela	104,7	1°	Kuwait	3,79	1°
Venezuela	43,5	2°	Colombia	80,5	2°	San Vicente y G.	3,71	2°
El Salvador	39,8	3°	El Salvador	78,1	3°	Cuba	3,60	3°
Islas Vírgenes	25,7	4°	Puerto Rico	47,1	4°	Venezuela	3,54	4°
Guyana Francesa	21,0	5°	Brasil	44,2	5°	Puerto Rico	3,52	5°
Brasil	19,9	6°	Islas Vírgenes	27,1	6°	Brasil	3,10	6°
Puerto Rico	18,6	7°	Guyana Francesa	22,6	7°	Panamá	2,83	7°
Ecuador	12,6	8°	Rep. Dominicana	18,9	8°	Rumania	2,72	8°
Sudáfrica	12,5	9°	Ecuador	18,1	9°	Rep. de Corea	2,67	9°
Rep. Dominicana	11,3	10°	USA	16,0	10°	El Salvador	2,58	10°
USA	10,2	11°	Paraguay	15,8	11°	Paraguay	2,34	11°
Uruguay	10,1	12°	Sudáfrica	14,7	12°	Israel	2,15	12°
Trinidad y Tobago	9,9	13°	Panamá	13,9	13°	Argentina	2,13	13°
Santa Lucía	9,7	14°	Santa Lucía	13,2	14°	Colombia	2,02	14°
Paraguay	8,4	15°	Argentina	13,1	15°	Martinica	1,98	15°
Guyana	8,1	16°	Uruguay	12,6	16°	Rep. Dominicana	1,97	16°
Argentina	7,3	17°	Trinidad y Tobago	12,6	17°	Nicaragua	1,92	17°
Nicaragua	6,9	18°	Nicaragua	11,1	18°	Chile	1,73	18°
Panamá	6,5	19°	Guyana	9,3	19°	USA	1,72	19°
Antigua y Barbuda	6,4	20°	Costa Rica	8,4	20°	Ecuador	1,61	20°
Costa Rica	6,3	21°	San Vicente y G.	8,1	21°	Holanda	1,53	21°
México	6,0	22°	México	7,0	22°	Santa Lucía	1,50	22°
Tailandia	4,8	23°	Israel	5,5	23°	Costa Rica	1,47	23°
Serbia y Montenegro	4,4	24°	Tailandia	5,3	24°	Estonia	1,44	24°
Finlandia	3,9	25°	Martinica	5,3	25°	Japón	1,42	25°
Croacia	3,6	26°	Finlandia	4,9	26°	Trinidad y Tobago	1,37	26°
Serbia	3,5	27°	Chile	4,4	27°	Uruguay	1,31	27°
Francia	3,5	28°	Serbia y Montenegro	4,0	28°	Kirguistán	1,30	28°
San Vicente y G.	3,4	29°	Estonia	3,8	29°	Finlandia	1,29	29°
Martinica	3,0	30°	Guadalupe	3,4	30°	Guadalupe	1,28	30°
Israel	3,0	31°	Serbia	2,9	31°	Sudáfrica	1,24	31°
Austria	2,9	32°	Canadá	2,5	32°	Uzbekistán	1,23	32°
Chile	2,9	33°	Cuba	2,3	33°	México	1,22	33°
Estonia	2,8	34°	Portugal	2,0	34°	Guyana	1,18	34°
Eslovenia	2,8	35°	Eslovenia	1,9	35°	Tailandia	1,13	35°
Guadalupe	2,7	36°	Lituania	1,9	36°	Guyana Francesa	1,09	36°
Canadá	2,3	37°	Luxemburgo	1,9	37°	Canadá	1,08	37°
Isla Reunión	2,2	38°	Croacia	1,9	38°	Islas Vírgenes	1,07	38°
Eslovaquia	2,1	39°	Noruega	1,8	39°	Rep. de Mauricio	1,06	39°
Portugal	2,0	40°	Eslovaquia	1,8	40°	Lituania	1,03	40°
Luxemburgo	2,0	41°	Isla Reunión	1,5	41°	Portugal	1,00	41°
Noruega	1,9	42°	Francia	1,5	42°	Luxemburgo	0,95	42°
Letonia	1,9	43°	Kirguistán	1,4	43°	Polonia	0,95	43°
Lituania	1,8	44°	Australia	1,3	44°	Australia	0,93	44°
Rep. Checa	1,8	45°	Suecia	1,3	45°	Noruega	0,93	45°

(continua)



Tabla 5.1.4: Orden de los Países según Tasa de Mortalidad Total y Juvenil por Arma de Fuego. Países del Mundo. (continuación)

País	Tasa Total	Posición	País	Tasa Joven	Posición	País	Victimización	Posición
Suecia	1,7	46°	Italia	1,3	46°	Serbia y Montenegro	0,88	46°
Islandia	1,7	47°	Kuwait	1,1	47°	España	0,88	47°
Italia	1,7	48°	Austria	1,0	48°	Moldavia	0,84	48°
Australia	1,4	49°	Holanda	0,9	49°	Serbia	0,82	49°
Dominica	1,4	50°	Rep. Checa	0,9	50°	Eslovaquia	0,81	50°
Alemania	1,4	51°	Uzbekistán	0,8	51°	Escocia	0,79	51°
Irlanda del Norte	1,3	52°	Moldavia	0,7	52°	Italia	0,72	52°
Nueva Zelanda	1,1	53°	Hungría	0,7	53°	Inglaterra y Gales	0,71	53°
Kirguistán	1,1	54°	España	0,6	54°	Suecia	0,70	54°
Hungría	1,0	55°	Rep. de Mauricio	0,5	55°	Isla Reunión	0,67	55°
<b>Cuba</b>	<b>0,9</b>	<b>56°</b>	Nueva Zelanda	0,5	56°	Eslovenia	0,66	56°
Moldavia	0,8	57°	Rumania	0,5	57°	Reino Unido	0,66	57°
Uzbekistán	0,7	58°	Alemania	0,5	58°	Hungría	0,63	58°
España	0,6	59°	Irlanda del Norte	0,4	59°	Croacia	0,48	59°
Holanda	0,6	60°	Polonia	0,3	60°	Rep. Checa	0,45	60°
Rep. de Mauricio	0,5	61°	Escocia	0,3	61°	Nueva Zelanda	0,41	61°
Kuwait	0,4	62°	Letonia	0,3	62°	Francia	0,40	62°
Escocia	0,4	63°	Rep. de Corea	0,2	63°	Alemania	0,31	63°
Polonia	0,3	64°	Reino Unido	0,2	64°	Austria	0,31	64°
Reino Unido	0,3	65°	Inglaterra y Gales	0,2	65°	Irlanda del Norte	0,26	65°
Rumania	0,2	66°	Japón	0,1	66°	Letonia	0,13	66°
Inglaterra y Gales	0,2	67°	Antigua y Barbuda	0,0	67°	Antigua y Barbuda	0,00	67°
Rep. de Corea	0,1	68°	Dominica	0,0	67°	Dominica	0,00	67°
Japón	0,0	69°	Hong Kong	0,0	67°	Hong Kong	0,00	67°
Hong Kong	0,0	69°	Islandia	0,0	67°	Islandia	0,00	67°

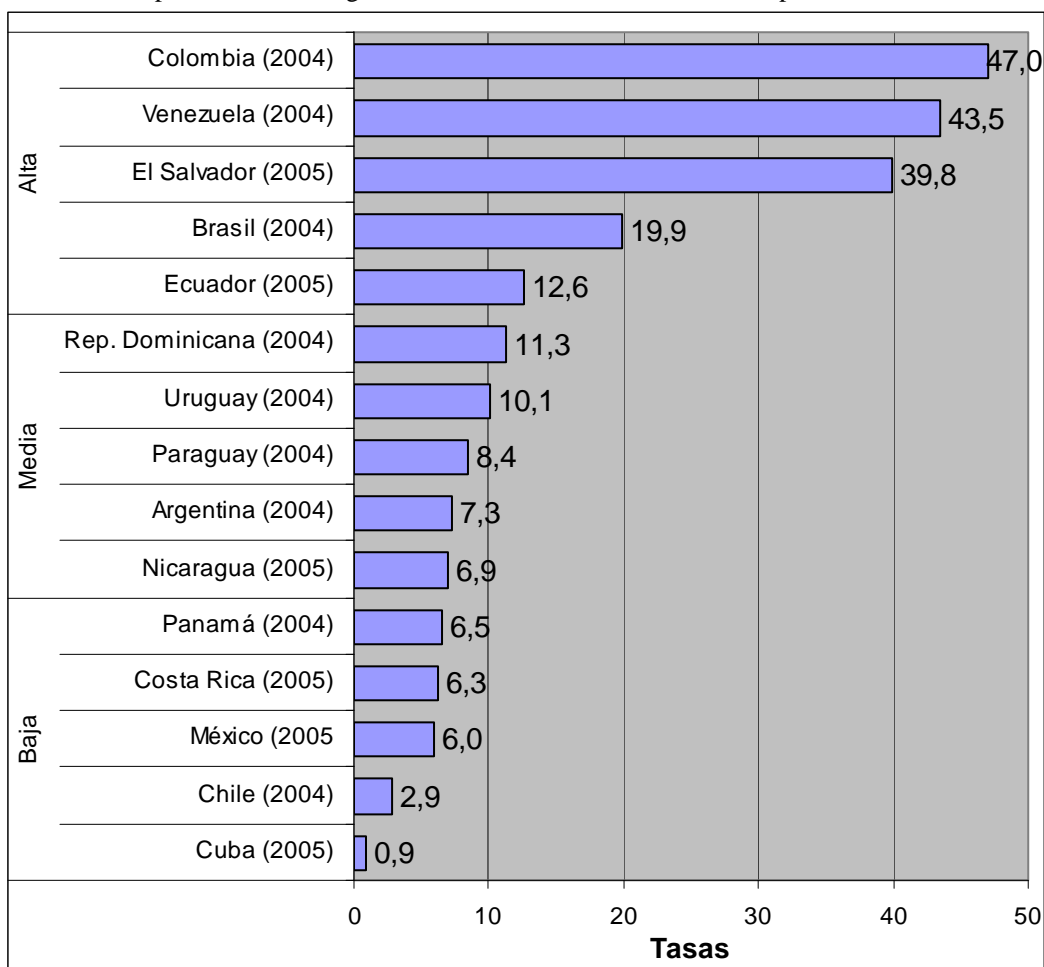
Fuente: Microdatos WHOSIS e complementarios (ver ítem 1.2)

## 5.2 - Las muertes por armas de fuego en el contexto regional

Los dos gráficos que siguen sintetizan los datos presentados en las tablas anteriores, poniendo el acento exclusivamente en los países de América Latina. Los quince países de los que se tienen datos están distribuidos en tres grandes grupos de cinco países cada uno, de acuerdo con sus niveles de mortalidad por armas de fuego. Vale la pena aclarar aquí que la referencia es regional: los niveles son altos, medios o bajos para la región, independientemente del contexto internacional.



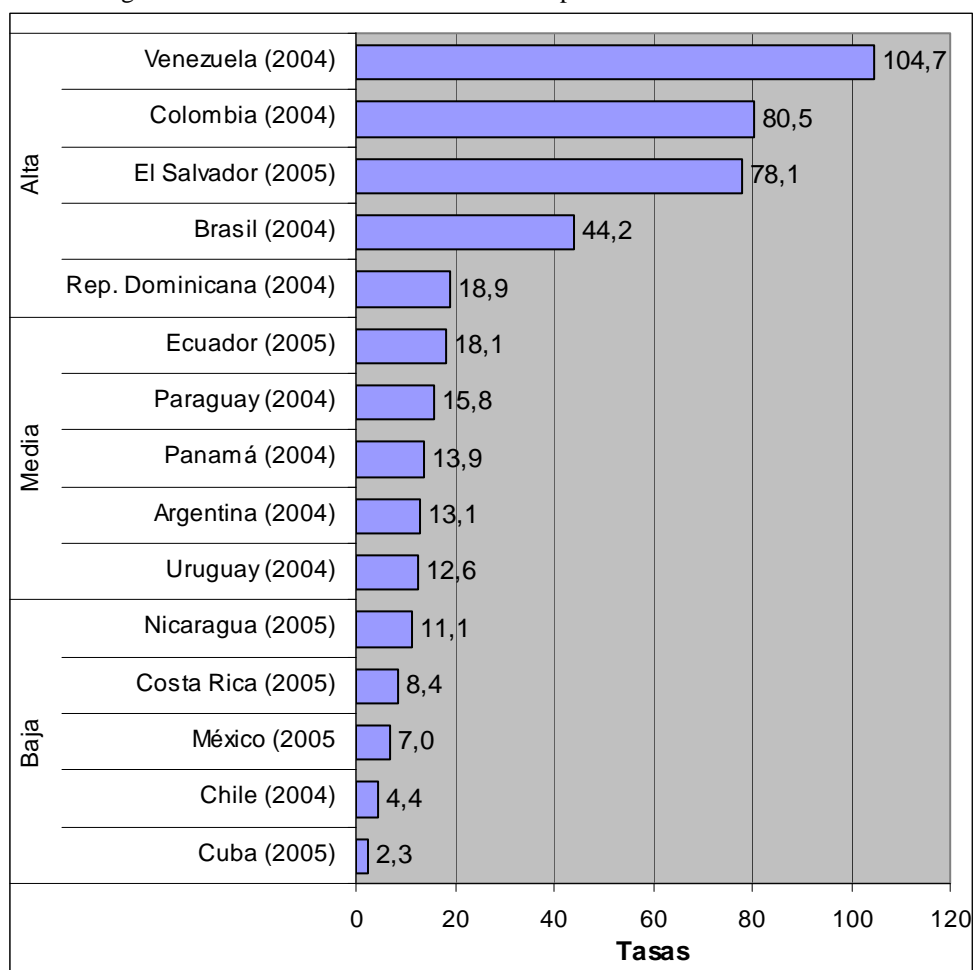
Gráfico 5.2.1: Orden de los Países de América Latina según las Tasas de Mortalidad por Armas de Fuego en la Población Total. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Vemos que Colombia, El Salvador y Venezuela, con tasas totales de 40 muertes por armas de fuego cada 100 mil habitantes, encabezan la lista de países de la región con índices mas elevados de mortalidad.

Gráfico 5.2.2: Orden de los Países de la América Latina según las Tasas de Mortalidad por Armas de Fuego en la Población Joven. Último año disponible.



Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

### 5.3 - Factores explicativos

Nuevamente, en este caso, intentaremos asociar los índices de mortalidad por armas de fuego antes analizados con los indicadores construidos por el *Informe de Desarrollo Humano*, correspondiente a los años 2007 / 2008, ya que contiene datos que corresponden al año 2005.

En primer lugar, se utilizaron los coeficientes de correlación  $r$  de Pearson<sup>29</sup>. Para interpretar esos valores, se empleó el coeficiente de determinación  $r^2$ , que indica la proporción de la variabilidad de una variable que es explicada por la variación de la otra. Los coeficientes de correlación y los de determinación pueden encontrarse en la tabla 5.3.1.

<sup>29</sup> Ver nota 24

En principio, se puede verificar que las tasas de mortalidad por armas de fuego están asociadas con los indicadores de desarrollo humano, casi con un peso y un sentido similar al de las tasas de homicidio. Y no podría ser de otra forma, ya que: 2 / 3 de los homicidios han sido perpetrados con armas de fuego y para el conjunto de las muertes por armas de fuego, los homicidios también representan 2 / 3 .

En el caso de la mortalidad por armas de fuego, el producto *per capita* y la escolarización combinada presentan una asociación de baja a moderada. Pero el mayor poder de determinación recae, nuevamente, en los indicadores de concentración de la riqueza, que llegan a explicar (como en el caso de la relación 10% más pobre y 10% más rico) más de la mitad de la variación de las tasas de mortalidad por armas de fuego, tanto la juvenil como la total. Pero también explica más del 40% de la variabilidad de los índices de victimización juvenil.

Tabla 5.3.1: Coeficientes de Correlación y de Determinación de los Índices de Mortalidad por Armas de Fuego e Indicadores Seleccionados.

Correlación de Tasas de Homicidio con:	Armas Total		Armas Joven		Victimización	
	r	r <sup>2</sup>	r	r <sup>2</sup>	r	r <sup>2</sup>
Índice de Desarrollo Humano-IDH	-0,269	7,2%	-0,2477	6,1%	-0,240	5,8%
Esperanza de vida al nacer (años)	-0,215	4,6%	-0,1743	3,0%	-0,138	1,9%
Tasa de alfabetización de adultos	-0,167	2,8%	-0,152	2,3%	-0,107	1,1%
Tasa de escolarización combinada	-0,237	5,6%	-0,2245	5,0%	-0,248	6,2%
PBI <i>per capita</i> (Dólares PPC)	-0,321	10,3%	-0,3068	9,4%	-0,344	11,9%
Índice de Esperanza de Vida	-0,215	4,6%	-0,1738	3,0%	-0,138	1,9%
Índice de Educación	-0,206	4,3%	-0,189	3,6%	-0,160	2,6%
Índice del Ingreso	-0,280	7,9%	-0,2754	7,6%	-0,307	9,4%
Relación 10% más ricos/10% más pobres	0,736	54,1%	0,722	52,1%	0,653	42,6%
Índice Gini	0,594	35,2%	0,559	31,2%	0,569	32,4%

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007/2008 y Microdatos del WHOSIS

Al realizar el análisis de regresión múltiple utilizando los indicadores del Índice de Desarrollo Humano como variables predictivas y agregando además la concentración del ingreso, se pudo constatar que, en todos los casos, la única que supera el 1% de capacidad de determinación es la concentración del ingreso, que se explica, al considerar las siguientes interacciones:

- El 54,5% de las variaciones de la tasa total de muertes por armas de fuego;
- El 53,1% de las muertes juveniles por armas de fuego;
- El 53,4% de las muertes no jóvenes; y

De esta forma, vemos que en el ítem de mortalidad por armas de fuego, la concentración del ingreso también posee un fuerte poder predictivo del comportamiento de las tasas de mortalidad.

Tabla 5.3.2: Resultados de la Regresión Múltiple de Indicadores Seleccionados con las Tasas de Mortalidad por Armas de Fuego para la Población Joven, No Joven y Total. 70 Países.

Indicadores	Joven		No Joven		Total		Vitim. Juvenil	
	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agregado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agregado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agregado	r acumu- lada	R <sup>2</sup> agregado
Relación 10% + ricos/10% + pobres	0,729	0,531	0,731	0,457	0,738	0,545	0,676	0,45707

Fuente: Informe de Desarrollo Humano 2007/2008 y Microdatos del WHOSIS

## 6. ANÁLISIS INTEGRADO DE LA MORTALIDAD VIOLENTA.

Este capítulo pretende profundizar los análisis ya realizados en los capítulos anteriores, no por agregar nuevos datos, sino para cotejar los diversos capítulos de mortalidad ya expuestos, con el objetivo de detectar nuevas especificidades en el comportamiento de los países de América Latina que, por los análisis puntuales que se hicieron hasta aquí, podrían pasar inadvertidas. Esa integración también será el resultado de la creación de una categoría que denominaremos *mortalidad violenta*, producto de la sumatoria de los homicidios, de los suicidios y de las muertes por accidentes de transporte.

Las tablas 6.1.1 y 6.1.2 detallan las tres tasas: suicidios, homicidios y accidentes de transporte, de los 83 países. La primera tabla se refiere a la población total, la segunda a la población joven. Las celdas resaltadas con fondo naranja indican los resultados del tipo *mayor que*.

- En la columna homicidio, el resaltado naranja representa a los países donde las tasas de homicidio son mayores que las de suicidio.
- En la columna suicidio, con color naranja, los países donde la tasa de suicidios es más alta que la de accidentes de transporte.
- En la de accidentes de transporte, el resaltado en naranja representa las situaciones en que la tasa de mortalidad por accidentes de transporte es superior a la tasa de homicidios.

En primer lugar, según las tablas 6.1.1 y 6.1.2 se puede verificar que, contrariando muchas de las creencias que imperan en la región, los países donde las tasas de homicidio son superiores a las de suicidio constituyen una excepción y no una regla internacional. Efectivamente, al analizar las tasas de los 83 países estudiados, sólo en 22, es decir, en un 26,5%, los homicidios son superiores a los suicidios. Pero sucede que de esos 22 países, nada más y nada menos que doce, o sea, la mayoría, pertenecen a América Latina. Es decir que, de los dieciséis países de la región, en exactamente 75% de ellos, las tasas de homicidio superan y en muchos casos ampliamente, a las de suicidios. Con estos datos observamos que, de los 67 países fuera de la región, es decir, del resto del mundo, solo diez (un 15%) cuenta con una configuración similar. Otro dato relevante es que: de los diez países con tasas de homicidio superiores a los suicidios que se encuentran fuera de América Latina, cinco pertenecen al Caribe y otro más, Puerto Rico, posee una innegable afinidad cultural regional. De esta forma, tendríamos que

solamente en cuatro países fuera de esa área de influencia latina (región aquí en sentido amplio) se da tal singularidad, lo que viene a reforzar el carácter excepcional de la situación regional.

Además, cuando comparamos el volumen relativo de los suicidios con las muertes en accidentes de transporte, tenemos un cierto grado de singularidad regional. Efectivamente, en casi la mitad, 38 de los 83 países (un 45,8%), los suicidios superan las muertes en accidentes de transporte. En Latinoamérica solamente dos países (el 12,5%) presentan esa situación: Cuba y Uruguay.

En la gran mayoría de los países del mundo (en nuestro caso 67 = 80,7% de los 83 analizados) la mortalidad causada por accidentes de transporte supera la de los homicidios. Únicamente en dieciséis países (el 19,3%) sucede lo contrario. La mitad de estos países, en donde muere más gente por homicidios que en accidentes de transporte, pertenece a América Latina.

Tabla 6.1.1. Tasas (cada 100.000) de mortalidad violenta en la población total.  
83 Países. Última fecha disponible.

País	Año	Homic.	Suicid.	Transp.
Albania	2004	4,2	4,7	11,3
Alemania	2004	0,6	13,0	7,4
Antigua y Barbuda	2002	5,1	0,0	3,8
Argentina	2004	5,8	8,1	9,7
Armenia	2003	1,9	1,8	6,2
Australia	2003	1,3	10,8	8,9
Austria	2006	0,8	15,6	8,8
Bermuda	2002	0,0	4,7	7,8
Brasil	2005	25,2	4,5	19,4
Bulgaria	2004	2,9	13,0	12,6
Canadá	2004	1,6	11,3	9,5
Chile	2004	5,4	11,0	14,6
Colombia	2005	43,8	4,9	14,3
Costa Rica	2005	7,5	6,8	14,9
Croacia	2005	1,3	19,7	14,4
Cuba	2005	6,0	12,3	11,6
Dominica	2003	9,8	2,8	7,0
El Salvador	2005	48,8	6,8	21,8
Ecuador	2005	18,0	7,1	17,8
Escocia	2005	1,6	10,7	5,9
Eslovaquia	2005	1,7	12,6	14,2
Eslovenia	2006	0,6	26,3	14,6
España	2005	0,9	7,8	11,3
Estonia	2005	9,1	20,3	15,1
Finlandia	2006	2,0	20,1	8,4
Francia	2005	0,7	17,6	8,8
Guyana Francesa	2005	5,8	13,1	21,5
Grecia	2006	0,9	3,5	16,2
Guadalupe	2005	3,4	10,5	14,4
Guatemala	2004	28,5	2,1	3,3
Guyana	2005	18,0	22,1	20,6
Holanda	2004	1,2	9,3	5,4
Hong Kong	2005	0,5	16,9	3,0
Hungría	2005	1,9	26,0	15,5
Isla Reunión	2005	2,2	11,3	10,4
Islas Vírgenes	2003	28,4	8,2	7,3
Inglaterra y Gales	2005	0,3	6,2	5,6
Irlanda	2005	0,3	9,7	6,9
Irlanda del Norte	2005	1,9	10,8	10,1
Islandia	2005	1,0	11,2	6,8
Israel	2003	5,0	6,4	7,7
Japón	2006	0,5	23,7	7,2
Kuwait	2002	1,1	2,0	15,7
Letonia	2005	10,0	24,5	21,2
Lituania	2005	9,2	38,6	25,9
Luxemburgo	2005	1,5	10,9	10,1
Macedonia	2003	3,3	6,8	6,4
Malta	2005	0,5	4,5	4,5
Martinica	2005	3,5	6,6	11,1
México	2005	9,3	4,1	15,5
Moldavia	2006	7,3	17,8	14,1
Nicaragua	2005	10,4	7,1	9,7
Noruega	2005	0,6	11,5	6,2
Panamá	2004	10,4	6,0	13,3
Paraguay	2004	12,3	3,8	9,1
Polonia	2005	1,5	15,8	15,6
Porto Rico	2003	19,1	6,8	13,2
Portugal	2003	1,6	11,0	19,1
Kirguistán	2005	7,4	9,2	14,5
Reino Unido	2005	0,4	6,7	5,8
Rep. de Mauricio	2005	3,7	8,5	10,9
Rep. de Maldivas	2005	0,3	0,3	0,3
Rep. de Corea	2006	1,6	21,9	16,0
Rep. Dominicana	2004	5,6	1,7	13,8
Rep. Checa	2005	0,9	15,3	12,3
Rodrigues	2005	5,4	2,7	2,7
Rumania	2004	3,2	12,5	16,2
Santa Lucía	2002	24,5	7,7	21,2
San Vicente y G.	2003	8,6	3,4	9,4
Serbia	2006	2,1	19,5	12,0
Serbia y Montenegro	2002	2,3	19,3	8,6
Singapur	2006	0,3	10,3	4,3
Sudáfrica	2005	10,4	1,0	11,5
Tayikistán	2005	1,8	2,7	4,5
Tailandia	2002	5,3	7,8	21,5
Trinidad y Tobago	2002	16,2	14,2	16,2
Uruguay	2004	4,5	15,5	10,5
USA	2005	6,0	11,0	16,1
Uzbekistán	2005	2,8	4,7	9,1
Venezuela	2005	30,1	4,0	21,3

Países da América Latina Homic> Suicid> Transp> Suicid. Transp. Homic.

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Tabla 6.1.2. Tasas (cada 100.000) de mortalidad violenta en la población joven.  
83 Países. Última fecha disponible.

País	Año	Homic.	Suicid.	Transp.	País	Año	Homic.	Suicid.	Transp.
Albania	2004	4,8	6,7	9,7	Japón	2006	0,3	14,1	7,1
Alemania	2004	0,7	6,7	15,7	Kuwait	2002	2,0	2,0	27,5
Antigua y Barbuda	2002	0,0	0,0	0,0	Letonia	2005	5,3	14,2	25,0
Argentina	2004	9,4	12,3	10,8	Lituania	2005	5,3	21,0	31,8
Armenia	2003	1,5	0,2	3,3	Luxemburgo	2005	1,9	11,3	18,9
Australia	2003	1,7	10,7	16,5	Macedonia	2003	3,3	4,6	7,0
Austria	2006	0,4	9,1	16,4	Malta	2005	1,7	0,0	13,7
Bermuda	2002	0,0	0,0	13,0	Martinica	2005	5,3	1,8	21,1
Brasil	2005	51,6	4,7	23,3	México	2005	10,4	6,0	17,7
Bulgaria	2004	2,3	4,9	13,3	Moldavia	2006	4,5	6,2	14,9
Canadá	2004	2,5	11,0	16,7	Nicaragua	2005	16,6	14,6	10,5
Chile	2004	7,9	13,2	12,0	Noruega	2005	0,9	12,3	12,0
Colombia	2005	73,4	9,7	15,4	Panamá	2004	17,8	7,5	15,9
Costa Rica	2005	9,2	7,4	14,7	Paraguay	2004	22,3	8,1	11,9
Croacia	2005	1,0	8,2	23,1	Polonia	2005	0,7	11,2	18,4
Cuba	2005	7,7	5,7	10,8	Porto Rico	2003	46,6	6,5	19,5
Dominica	2003	15,4	7,7	7,7	Portugal	2003	1,7	3,7	25,8
El Salvador	2005	92,3	12,5	16,1	Kirguistán	2005	4,5	10,0	9,3
Ecuador	2005	26,1	13,1	16,7	Reino Unido	2005	0,7	4,9	11,9
Escocia	2005	2,7	11,7	12,6	Rep. de Mauricio	2005	3,1	7,3	9,4
Eslovaquia	2005	1,3	7,5	15,2	Rep. de Maldivas	2005	0,0	0,0	1,3
Eslovenia	2006	0,4	10,8	26,6	Rep. de Corea	2006	0,9	9,3	9,1
España	2005	1,1	3,9	17,7	Rep. Dominicana	2004	9,1	1,5	16,6
Estonia	2005	4,8	15,2	17,6	Rep. Checa	2005	0,7	7,4	19,1
Finlandia	2006	1,7	19,4	13,1	Rodrigues	2005	0,0	12,3	12,3
Francia	2005	0,7	7,2	18,0	Rumania	2004	2,5	5,9	12,7
Guyana Francesa	2005	9,7	12,9	25,8	Santa Lucía	2002	26,4	9,9	23,1
Grecia	2006	0,5	1,9	27,9	San Vicente y G.	2003	12,1	0,0	8,1
Guadalupe	2005	6,8	3,4	18,6	Serbia	2006	1,8	6,9	12,6
Guatemala	2004	55,4	4,1	3,0	Serbia y Montenegro	2002	2,7	8,0	9,6
Guyana	2005	21,2	24,5	22,5	Singapur	2006	0,0	3,8	8,0
Holanda	2004	2,4	9,8	19,1	Sudáfrica	2005	16,6	1,2	9,7
Hong Kong	2005	0,4	9,2	2,3	Suecia	2004	1,1	11,0	9,7
Hungría	2005	0,5	7,4	16,2	Tayikistán	2005	1,4	2,8	2,7
Isla Reunión	2005	0,0	6,9	16,9	Tailandia	2002	5,7	8,9	36,6
Islas Vírgenes	2003	27,1	13,6	6,8	Trinidad y Tobago	2002	21,2	15,6	16,0
Inglaterra y Gales	2005	0,4	4,0	11,3	Uruguay	2004	7,0	14,2	11,3
Irlanda	2005	0,3	11,9	13,0	USA	2005	12,9	10,0	26,7
Irlanda del Norte	2005	2,4	12,6	26,9	Uzbekistán	2005	2,2	5,2	5,6
Islandia	2005	2,3	6,9	18,5	Venezuela	2005	60,8	6,2	22,6
Israel	2003	8,0	6,2	9,7					

Países da América Latina      Homic. > Suicid. > Transp. > Suicid. Transp. Homic.

Fuente: Microdatos WHOSIS y complementarios (ver ítem 1.2)

Las tablas 6.1.3 y 6.1.4 ordenan a los 83 países estudiados de acuerdo con su tasa de mortalidad violenta, la que resulta de la sumatoria de las tasas de homicidio, de suicidio y de defunciones por accidentes de transporte.



Tabla 6.1.3. Orden de las tasas (cada 100.000) de mortalidad violenta en la población total. 83 Países. Última fecha disponible.

País	Año	Tasa	Pos.	País	Año	Tasa	Pos.
El Salvador	2005	77,5	1°	Nueva Zelanda	2004	26,0	43°
Lituania	2005	73,7	2°	Paraguay	2004	25,2	44°
Colombia	2005	63,0	3°	Austria	2006	25,2	45°
Guyana	2005	60,8	4°	Isla Reunión	2005	23,9	46°
Letonia	2005	55,6	5°	Argentina	2004	23,6	47°
Venezuela	2005	55,4	6°	Rep. de Mauricio	2005	23,1	48°
Santa Lucía	2002	53,4	7°	Sudáfrica	2005	22,9	49°
Brasil	2005	49,1	8°	Irlanda del Norte	2005	22,8	50°
Trinidad y Tobago	2002	46,7	9°	Luxemburgo	2005	22,5	51°
Estonia	2005	44,5	10°	Canadá	2004	22,4	52°
Islas Vírgenes	2003	44,0	11°	San Vicente y G.	2003	21,4	53°
Hungría	2005	43,4	12°	Martinica	2005	21,2	54°
Ecuador	2005	42,9	13°	Australia	2003	21,0	55°
Eslovenia	2006	41,6	14°	Alemania	2004	21,0	56°
Guyana Francesa	2005	40,3	15°	Rep. Dominicana	2004	21,0	57°
Rep. De Corea	2006	39,5	16°	Grecia	2006	20,5	58°
Moldavia	2006	39,2	17°	Hong Kong	2005	20,4	59°
Puerto Rico	2003	39,0	18°	Albania	2004	20,1	60°
Croacia	2005	35,4	19°	Italia	2003	20,0	61°
Tailandia	2002	34,6	20°	España	2005	20,0	62°
Guatemala	2004	34,0	21°	Suecia	2004	19,8	63°
Serbia	2006	33,5	22°	Dominica	2003	19,5	64°
USA	2005	33,1	23°	Israel	2003	19,1	65°
Polonia	2005	32,9	24°	Islandia	2005	18,9	66°
Rumania	2004	32,0	25°	Kuwait	2002	18,8	67°
Portugal	2003	31,7	26°	Noruega	2005	18,4	68°
Japón	2006	31,3	27°	Escocia	2005	18,2	69°
Kirguizistán	2005	31,1	28°	Irlanda	2005	16,9	70°
Chile	2004	30,9	29°	Uzbekistán	2005	16,6	71°
Finlandia	2006	30,6	30°	Macedonia	2003	16,4	72°
Uruguay	2004	30,4	31°	Holanda	2004	15,8	73°
Serbia y Montenegro	2002	30,2	32°	Singapur	2006	15,0	74°
Cuba	2005	30,0	33°	Reino Unido	2005	12,9	75°
Panamá	2004	29,7	34°	Bermuda	2002	12,5	76°
Costa Rica	2005	29,2	35°	Inglaterra y Gales	2005	12,1	77°
México	2005	28,8	36°	Rodrigues	2005	10,8	78°
Rep. Checa	2005	28,5	37°	Armenia	2003	9,9	79°
Bulgaria	2004	28,5	38°	Malta	2005	9,4	80°
Eslovaquia	2005	28,4	39°	Tayikistán	2005	9,1	81°
Guadalupe	2005	28,3	40°	Antigua y Barbuda	2002	9,0	82°
Nicaragua	2005	27,2	41°	Rep. de Maldivas	2005	1,0	83°
Francia	2005	27,1	42°				

Fuente: Microdatos WHOSIS y complement. (ver ítem 1.2)

Considerando el total de la población, vemos que El Salvador encabeza la lista de países por su tasa de 77,5 muertes violentas cada 100 mil habitantes. Colombia, con

una tasa de 63 cada 100 mil se ubica en el tercer lugar, Venezuela (con 55,4) en sexto y Brasil (con 49,1) en octavo.

Tabla 6.1.4. Orden de las tasas (cada 100.000) de mortalidad violenta en la población joven. 83 Países. Última fecha disponible.

País	Año	Tasa	Pos.	País	Año	Tasa	Pos.
El Salvador	2005	120,9	1°	Sudáfrica	2005	27,4	43°
Colombia	2005	98,6	2°	Rep. Checa	2005	27,3	44°
Venezuela	2004	89,6	3°	Rep. Dominicana	2004	27,2	45°
Brasil	2005	79,6	4°	Escocia	2005	27,0	46°
Puerto Rico	2003	72,5	5°	Italia	2003	26,1	47°
Guyana	2005	68,1	6°	Austria	2006	25,9	48°
Guatemala	2004	62,5	7°	Francia	2005	25,9	49°
Santa Lucía	2002	59,5	8°	Moldavia	2006	25,6	50°
Lituania	2005	58,1	9°	Irlanda	2005	25,3	51°
Ecuador	2005	55,9	10°	Noruega	2005	25,2	52°
Trinidad y Tobago	2002	52,8	11°	Rodrigues	2005	24,6	53°
Tailandia	2002	51,2	12°	Hungría	2005	24,2	54°
USA	2005	49,6	13°	Cuba	2005	24,1	55°
Guyana Francesa	2005	48,4	14°	Eslovaquia	2005	24,0	56°
Islas Vírgenes	2003	47,4	15°	Israel	2003	23,9	57°
Nueva Zelanda	2004	46,8	16°	Isla Reunión	2005	23,8	58°
Letonia	2005	44,4	17°	Kirguizistán	2005	23,8	59°
Paraguay	2004	42,3	18°	Alemania	2004	23,1	60°
Irlanda del Norte	2005	41,9	19°	España	2005	22,7	61°
Nicaragua	2005	41,7	20°	Suecia	2004	21,8	62°
Panamá	2004	41,2	21°	Japón	2006	21,5	63°
Eslovenia	2006	37,8	22°	Albania	2004	21,2	64°
Estonia	2005	37,6	23°	Serbia	2006	21,2	65°
Finlandia	2006	34,1	24°	Rumania	2004	21,1	66°
México	2005	34,1	25°	Bulgaria	2004	20,5	67°
Chile	2004	33,2	26°	Serbia y Montenegro	2002	20,2	68°
Uruguay	2004	32,5	27°	San Vicente y G.	2003	20,2	69°
Argentina	2004	32,5	28°	Rep. de Mauricio	2005	19,9	70°
Croacia	2005	32,3	29°	Rep. de Corea	2006	19,3	71°
Luxemburgo	2005	32,1	30°	Reino Unido	2005	17,5	72°
Kuwait	2002	31,4	31°	Inglaterra y Gales	2005	15,7	73°
Costa Rica	2005	31,4	32°	Malta	2005	15,4	74°
Holanda	2004	31,4	33°	Macedonia	2003	14,9	75°
Portugal	2003	31,2	34°	Bermuda	2002	13,0	76°
Dominica	2003	30,8	35°	Uzbekistán	2005	13,0	77°
Polonia	2005	30,4	36°	Hong Kong	2005	11,9	78°
Grecia	2006	30,3	37°	Singapur	2006	11,9	79°
Canadá	2004	30,3	38°	Tayikistán	2005	6,9	80°
Australia	2003	28,8	39°	Armenia	2003	5,0	81°
Guadalupe	2005	28,8	40°	Rep. de Maldivas	2005	1,3	82°
Martinica	2005	28,1	41°	Antigua y Barbuda	2002	0,0	83°
Islandia	2005	27,7	42°				

Fuente: Microdatos WHOSIS y complement. (ver ítem 1.2)

Pero cuando se trata de la población joven, en América Latina, El Salvador, Colombia, Venezuela y Brasil ocupan los cuatro primeros lugares. Entre los diez primeros en el contexto internacional, América Latina posee seis.

La realidad de la participación juvenil en la mortalidad violenta puede visualizarse mejor si dividimos a la población en dos grandes grupos: el joven (en edades de 15 a 24 años) y el no joven (menos de 15 o más de 24 años). En primer lugar, vemos que en América Latina la tasa joven es más del doble que la no joven. En segundo lugar, la tasa de 20,8 muertes violentas cada 100 mil no jóvenes no se destaca en el contexto internacional, siendo superada por los índices de África, de América del Norte, del Caribe y apenas un poco más altas que las de Asia. Pero, cuando se trata del universo juvenil, la tasa de 42,3 muertes violentas cada 100 mil jóvenes que registra la región, supera ampliamente a las de las demás regiones / continentes del mundo.

Tabla 6.1.5: Tasas de mortalidad violenta según franjas de edad y regiones del mundo.

Región	Población		
	Joven	No Joven	Total
África	31,2	21,9	23,7
América del Norte	29,9	29,5	29,7
<b>América Latina</b>	43,4	20,8	25,1
Asia	12,0	19,8	18,7
Caribe	39,6	21,4	24,5
Europa	7,9	13,8	13,0
Oceanía	13,8	12,1	12,3

Fuente: Microdatos *WHOSIS*

## 7. CONSIDERACIONES FINALES

Los diversos capítulos que se desarrollaron hasta este momento permiten trazar un panorama de la letalidad violenta en América Latina y comparar esos niveles con el que existe en otros países y regiones del mundo. Esa comparación de países y regiones permite delimitar un conjunto de especificidades y características regionales que, como ya se señaló, están muy relacionadas con la estructura política, económica y cultural de los países de la región.

En el terreno de los homicidios, América Latina, seguida de cerca por los países caribeños (con su innegable identidad cultural) se destaca entre las regiones y continentes por sus elevados índices, principalmente el juvenil, pero también en lo que se refiere al de su población. Si las tasas de América Latina para el conjunto de la población son dieciséis veces más altas que las tasas europeas, cuando se trata de víctimas jóvenes, se transforman en 31 veces mayores.

En el mismo campo, también en la mortalidad por armas de fuego, que acompaña de cerca a la de homicidios, los índices de la América Latina impresionan por constituir uno de sus componentes principales. La tasa total regional casi duplica la de América del Norte y resulta catorce veces mayor que la europea. Por su vez, esa distancia se hace mayor entre los jóvenes si tomamos como base los promedios regionales, supera en más del doble a la de América del Norte y resulta cuarenta veces mayor que la de Europa. Sin embargo, si tomáramos a algunos países como referencia, veríamos que por cada joven que muere siendo víctima de armas de fuego en Hungría, España, Alemania, Polonia o Japón, entre otros países, mueren más de cien en Venezuela, en Colombia o en El Salvador por el mismo motivo. Las distancias y los contrastes son grandes.

La mortalidad en accidentes de transporte en la región también resulta elevada. Su tasa de 18,5 muertes cada 100 mil jóvenes de América Latina, sólo es superada por la de América del Norte. A su vez, la tasa no joven de 15,5 cada 100 mil no jóvenes es la más alta del planeta, superando incluso a la de América del Norte. En tal sentido, la tasa regional total de muertes en accidentes de transporte también encabeza la lista. Los destacados internacionales en ese rubro, en lo que respecta a las tasas totales, son El Salvador y Venezuela que, con 21,8 y 21,3 muertes respectivamente cada 100 mil habitantes, ocupan la segunda y la quinta posición. Entre los jóvenes, Brasil y Venezuela, los que encabezan el orden regional, figuran en la posición 12 y 15 al

confrontarlos con los países del mundo. Pero en esa esfera, los índices de victimización juvenil son relativamente bajos: en proporción existe un 19% más de defunciones jóvenes que no jóvenes, encontrándose muy por debajo de las tasas de Europa (77%) o de América del Norte (86%).

Donde las tasas de América Latina también resultan relativamente bajas es en los suicidios. Con un promedio regional para todas las edades de 5,2 suicidios cada 100 mil habitantes, presenta menos de la mitad de los índices de América del Norte, de Europa, de Asia o de Oceanía. A pesar de esto, la victimización juvenil en la región es la más alta del planeta: proporcionalmente, se suicidan un 45% más los jóvenes que los no jóvenes. Siete de los diez países del mundo con los índices de victimización juvenil más altos pertenecen a América Latina. En estos siete países, los suicidios juveniles más que duplican los índices del resto de la población. Resulta significativo y preocupante que los jóvenes, en la plenitud de sus potencialidades, adopten esa salida fatal. Es un ingrediente más que manifiesta la compleja problemática juvenil por la que atraviesan los países de América Latina.

Por otro lado, los datos referentes a los últimos años del período analizado, permiten verificar la existencia de un proceso de reconfiguración, tanto geográfica como conceptual, de la violencia homicida en la región. Históricamente, los polos dinámicos de la violencia estaban ubicados en América del Sur, principalmente en Colombia y en Brasil. Colombia, por su larga historia de violencia relacionada al narcotráfico; Brasil, también parcialmente ligado al narcotráfico, principalmente en el Estado de Rio de Janeiro. En tal sentido, a pesar de no ser totalmente correcto, en las últimas décadas la violencia en América Latina se transformó en sinónimo de tráfico de drogas, con su aparato criminal infiltrado en las diversas instancias de la sociedad civil y política y con sus asentamientos territoriales. Pero según lo indican los datos investigados en el capítulo, por un lado, hubo caídas significativas en los elevados índices de Colombia a partir del año 2002 y por otro lado el descenso aunque moderado, en Brasil a partir del 2003. Paralelamente, los índices de El Salvador, Nicaragua y Guatemala aumentan en forma drástica, aproximadamente en la misma época. Visto esto, si bien en el continente sur se da un retroceso, el crecimiento de los índices en Centroamérica demuestra que los países de la región sobrepasan los niveles de violencia por homicidio, tanto los de Brasil, como principalmente los de Colombia, hecho inédito en las últimas décadas.

Los datos del *WHOSIS* utilizados sólo permiten llegar hasta el año 2005. El mismo fue el último de la serie analizada, momento en el que los índices de Colombia,

que venían cayendo, fueron superados con un rápido aumento por los índices de El Salvador. Pero, como una tendencia no puede validarse a partir de los datos de un único año (podría ser un hecho circunstancial, o un fenómeno esporádico) buscamos otras fuentes de información, relativamente confiables. Estas fuentes alternativas permitieron verificar que el fenómeno señalado no constituye un hecho aleatorio o atípico.

- **El Salvador**, que según los datos del *WHOSIS*, en el 2005 ya registraba una tasa total de homicidios de 48,8 cada 100 mil habitantes, en el 2006 aumentaría aun más, pasando a **55,3** cada 100 mil<sup>30</sup>.
- **Guatemala**, cuyo último dato disponible en el *WHOSIS* corresponde al año 2004 y con un índice de 28,5 cada 100 mil habitantes, también aumenta a **45,2** en el 2006.
- **Honduras**, sin datos registrados en el *WHOSIS* para los años recientes, crecería de 31,9 homicidios cada 100 mil habitantes en el 2004 a 35,1 en el 2005; 42,9 en el 2006 y **49,9** en el 2007.
- **Colombia**, en cambio, seguiría con su tendencia al descenso de 43,8 homicidios cada 100 mil habitantes registrados por el *WHOSIS* para el 2005 descendería a 37,3 en el 2006 y a **37,0** en el 2007<sup>31</sup>.
- y **Brasil** que en 2005 registraría 25,2 homicidios cada 100 mil habitantes según el *WHOSIS*, en el 2006 quedaría prácticamente estacionario (**25,5**) después de las significativas caídas registradas a partir del 2003<sup>32</sup>.

Con estas informaciones complementarias observamos que la tendencia de desplazamiento geográfico se profundizó en los años más recientes. Para el 2006 / 2007 no sólo El Salvador superaría a Colombia en el liderazgo regional y mundial, en los índices de homicidio, sino que Guatemala y Honduras también superarían esos índices regionales, ingresando en ese trágico liderazgo internacional.

Además esta reconfiguración geográfica modificaría la configuración conceptual de la violencia homicida. Si en el período de predominio del eje Colombia / Brasil, su determinante más visible y difundido era el tráfico de drogas, en los nuevos polos dinámicos serían los problemas juveniles, centrados en las *maras* o pandillas juveniles, los nuevos motores impulsores de la violencia. Aunque ambas visiones, tanto la del

---

<sup>30</sup> Para los tres países de Centroamérica: El Salvador, Guatemala y Honduras, la fuente fue el Observatorio Centro-americano sobre Violencia – Ocavi: <<http://www.ocavi.com>>. Consultado el 3 / 9 / 2008.

<sup>31</sup> División de Referencia de Información Pericial DRIP – Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. <[http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com\\_wrapper&Itemid=323](http://www.medicinalegal.gov.co/index.php?option=com_wrapper&Itemid=323)>. consultado el 3 / 9 / 2008.

<sup>32</sup> WAISELFISZ, J. J. *Mapa da violência dos municípios brasileiros 2008*. Brasília: Ritla, Sangari, Min. da Saúde, Min. da Justiça. 2008.

trafico como la de las pandillas, son relativamente parciales. Si en el caso de Colombia y Brasil los problemas de la juventud estaban presentes y a gran escala en la espiral de la violencia tradicional, en el caso de América Central una larga historia de conflictos armados internos y externos, fundamentalmente de origen político, intensos movimientos migratorios y posterior retorno, muchas veces forzado, una cultura cívica particularmente autoritaria y violenta, serían factores preexistentes a las *maras* o bandas juveniles en la región.

También merecen destacarse los resultados que se obtuvieron en la investigación de los factores explicativos sobre los índices de violencia. Esta búsqueda se basó en los indicadores del Índice de Desarrollo Humano, de larga difusión y aceptación internacional, a los que se suman dos variables referidas a la concentración de la riqueza: la relación entre el 10% más pobre y el 10% mas ricos y el índice Gini.

Excluyendo la mortalidad por accidentes de transporte, donde los factores utilizados poseen poco o ningún peso, tanto en los homicidios como en los suicidios y en las muertes por armas de fuego, las desigualdades en la distribución del ingreso aparecen como un factor explicativo y predictivo, extremadamente poderoso, de los índices de mortalidad:

- **Homicidios.** Para el conjunto de la población, la distribución del ingreso explica el 59,7% de la variabilidad de las tasas de homicidio, mientras que el PBI *per capita* sólo el 2%. Para los jóvenes, ese poder de predicción es mayor aún: es del 63,5%, señalando una mayor sensibilidad a los fenómenos que derivan de las injusticias distributivas. El IDH también posee un poder explicativo, aunque relativamente bajo, indicando que a mayor desarrollo humano, menores son las tasas de homicidio. Por su lado, los niveles de victimización juvenil también se ven fuertemente afectados por los niveles de concentración de la riqueza, de forma tal que, cuanto mayor es la desigualdad en la distribución, mayor es la participación proporcional de las víctimas jóvenes.
- **Suicidios.** En este caso el panorama resulta más complejo. En relación a los índices juveniles, los indicadores utilizados poseen un poder predictivo bajo y se centran en los aspectos educativos del IDH, que en conjunto explican 10% de la variabilidad de los suicidios, de forma que al aumentar los niveles educativos, aumentan los suicidios. En lo que respecta a la población total, la situación cambia: las desigualdades del ingreso explican aproximadamente el

24% de los índices de suicidio y otros factores, como los educativos y el ingreso en conjunto, más del 8%.

- **Armas de Fuego.** Cerca del 54% de la variabilidad en los índices de mortalidad por armas de fuego puede explicarse por la distribución del ingreso. La victimización juvenil en ese rubro también es fuertemente explicado por la concentración del ingreso (un 45,7%).

Las evidencias señalan claramente que el avance de la violencia regional, fundamentalmente de la homicida, fue procesada sobre el sector joven, dejando en evidencia que la región atraviesa una grave y compleja crisis de la juventud. Pero lo que no se muestra es el desarrollo concomitante de políticas destinadas a enfrentar la crisis. Tal como señala el estudio de Rodríguez “lo que ha ocurrido en las últimas décadas en relación a otros sectores poblacionales (niños y mujeres, por ejemplo) la situación de las y los jóvenes se mantiene igual y / o ha empeorado (en algunos casos notablemente) respecto al pasado”<sup>33</sup>.

Profundizar la discusión y aplicar las recomendaciones del análisis en forma seria y decidida es un buen comienzo para combatir y prevenir la barbarización de nuestra vida cotidiana en curso.

Los caminos de esa discusión no son difíciles de prever: se deberán promover políticas y estrategias que estimulen la plena inserción y que den un papel protagónico a los jóvenes, que se articulen los esfuerzos y las iniciativas del sector público en sus diversas instancias, de la esfera privada, de las organizaciones no gubernamentales y las de los propios jóvenes. Estrategias que promuevan el conocimiento, la revalorización y el fortalecimiento de la identidad juvenil y su participación, como sector activo y consciente en la construcción de la ciudadanía y del desarrollo de los países. Si este documento contribuye, en alguna forma, para alcanzar ese objetivo, ya habrá cumplido con su finalidad.

---

<sup>33</sup> RODRÍGUEZ, Ernesto. *Prevención Social del Delito y La Violencia Juvenil: Experiencias Innovadoras en América Latina*. Montevideo, 2005.(mimeo)



## Referencias bibliográficas

BARROS, R.P. HENRIQUES, R. & MENDOÇA, R. A Estabilidade Inaceitável. Desigualdade e Pobreza no Brasil. In: HENRIQUES, R. *Desigualdade e pobreza no Brasil*. Rio de Janeiro: Ipea, 2000.

CEPAL / ECLAC. *Panorama Social de América Latina 2007*. Santiago. CEPAL, Nov. 2007.

DUBET, F. *Penser le sujet*. S / I. Fayard, 1995.

DURKHEIM, E. *O Suicídio: estudo sociológico*. Lisboa: Presença, 1996

MICHAUD, Y. *A Violência*. São Paulo, Ática, 1989

MORLEY, S. *La distribución del Ingreso en América Latina y el Caribe*. Santiago. Fondo de Cultura Económica. 2000. OPS / OMS. *La salud del adolescente y el joven en las Américas*. Washington, DC., 1985.

PNUD. *Relatório de Desenvolvimento Humano 2007 / 2008*. Coimbra, UNDP, 2007

PORTO, M. S. G. A violência entre a inclusão e a exclusão social. *VII Congresso Sociedade Brasileira de Sociologia*, Brasília, agosto, 1997.

RODRÍGUEZ, E. *Prevención Social del Delito y La Violencia Juvenil: Experiencias Innovadoras en América Latina*. Montevideo, 2005.(mimeo)

WASELFI SZ, J. J. *Mapa da Violência: os Jovens do Brasil*. Rio de Janeiro: UNESCO, Instituto Ayrton Senna, Garamond, 1998.

\_\_\_\_\_. *Juventude, Violência e Cidadania*. Os Jovens de Brasília. São Paulo, Cortez / UNESCO, 1998.

\_\_\_\_\_. *Mapa da violência dos municípios brasileiros 2008*. Brasília, Ritla, Sangari, Min. da Saúde, Min. da Justiça. 2008.

WHO. *Injury: a leading cause of the global burden of disease*. Ginebra, Organização Mundial da Saúde, 1999. (documento inédito WHO / HSC / VIP / 99.11).

\_\_\_\_\_. *Death and Disability Adjusted Life Years (DALY) estimates for 2002 by cause for WHO member states*. WHO. Department of Measurement and Health Information. In: <<http://www.who.int/healthinfo/bod/en/index.html>>. Consultado em 3 / 9 / 2008.

WIEVIORKA, M. *O novo paradigma da violência*. TEMPO SOCIAL: REVISTA DE SOCIOLOGIA DA USP, v. 9, nº 1, 1997.



## REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

**Materia:** Seguridad Vial **Categoría:** Reglamento

**Origen:** MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARR. **Estado:** Vigente

**Naturaleza :** Decreto Ejecutivo

**Nº:** 61 **Fecha:** 01/07/96

**D. Oficial:** 121 **Tomo:** 332 **Publicación DO:** 01/07/1996

**Reformas:** (3) D.E. N° 80, del 31 de octubre del 2003, publicado en el D.O. N° 209, Tomo 361, del 10 de noviembre del 2003.

**Comentarios:**

**Contenido;**

## REGLAMENTO GENERAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

DECRETO N° 61

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR

CONSIDERANDO:

I.- Que por Decreto Legislativo N° 477, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial N° 212, Tomo N° 329, del 16 de noviembre del mismo año, se emitió la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

II.- Que de conformidad con el Artículo 122 de la misma Ley, se estableció que en el plazo de 6 meses contados a partir de su vigencia se emitirían los Reglamentos de dicha Ley, el cual vence el día 30 del mes de junio del corriente año.

POR TANTO:

en uso de sus facultades legales,

DECRETA el siguiente:

REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

FINALIDAD Y DEFINICIONES DE ESTE REGLAMENTO

FINALIDAD

Art. 1.- El presente Reglamento tiene por objeto desarrollar lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación a lo que concierne al Tránsito y la Seguridad Vial.

Art. 2.- Este Reglamento tiene por finalidad desarrollar las prevenciones a fin de establecer la aplicación de sanciones de orden gubernativo y económico en que incurran los que infrinjan las disposiciones del presente Reglamento; estableciendo para vehículos y sus respectivos conductores, así como para peatones, todas las medidas necesarias encaminadas a garantizar la seguridad de personas e intereses, normalizando el tránsito, estableciendo el orden de la circulación y precaviendo los peligros que den lugar a desorden por falta de medidas adecuadas.

AMBITO DE APLICACION

Art. 3.- Los preceptos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los del presente Reglamento, y las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el país y obligarán al acatamiento de parte de los Titulares y usuarios de las vías y sitios de uso público y aquellos de origen privado que se destinen al uso público.

## DEFINICIONES

Art. 4.- Para la mejor comprensión del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, se dan las siguientes definiciones:

1. Aceleración Libre: Procedimiento que consiste en acelerar el motor, lo más rápidamente posible sin brusquedades, pero en forma continua, con la palanca de la caja de velocidades en posición de punto muerto y el embrague del motor acoplado, a modo de obtener el máximo abastecimiento con la bomba de inyección, hasta que el motor gire a su máxima velocidad en vacío. Cuando se alcanza dicha velocidad, se suelta el pedal del acelerador hasta que el motor retorne a la velocidad de ralentí.

2. Acera: es la parte elevada sobre el nivel de las calles o avenidas, que se extiende a ambos lados de las mismas y están destinadas exclusivamente para los peatones.

3. Alcoholemia: análisis químico para determinar la presencia del alcohol en la sangre y su cantidad.

4. Avenida: se denomina la vía urbana cuya posición topográfica esté determinada en los rumbos de Norte a Sur.

5. Boca-Calle: es la línea imaginaria que separa el cruce de la vía.

6. Calcomanía: etiqueta adhesiva de tamaño variable, usada con fines de control para la regulación del tránsito, o con fines publicitarios.

7. Calle: se denominará la vía urbana limitada en la posición topográfica de Oriente a Poniente para efectos reglamentarios.

8. Calle o Avenida de una sola Vía: es aquella por donde los vehículos podrán circular en una sola dirección aunque esté dividida longitudinalmente.

9. Calle o Avenida de doble vía: es aquella por donde el tránsito puede realizarse en ambas direcciones.

10. Calzada: zona de la carretera destinada a la circulación de vehículos.

11. Centro del Crucero: es el punto de intersección de los ejes de dos o más vías que se cruzan.

12. C.C.: centímetros cúbicos, usados para medir el volumen de las recámaras de los cilindros del vehículo. Este concepto también se denomina cilindrada.

13. Ciclista: persona que conduce una bicicleta

14. Concesión: acto de la administración pública por el cual se encomienda a un tercero la organización y el funcionamiento de un servicio público en forma temporal; para ese fin le otorga determinados poderes y atribuciones.

15. Conductor: persona que guía un vehículo automotor.

16. Contaminantes Ambientales: gases, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor, que excedan los niveles permisibles establecidos en este Reglamento.

17. Convertidor Catalítico: aditamento que es parte del sistema del control de emisiones del vehículo que contribuye a reducir las emisiones contaminantes.

18. Cunetas: son las orillas de las aceras que señalan el límite entre éstas y las vías.

19. Cruce o Intersección: es el espacio que forman dos vías o más que se entrecruzan.

20. Decibelio o Decibel: unidad de medida para expresar la intensidad de un sonido, correspondiente a la décima parte del bel, que es la unidad de potencia sonora.

21. Derecho de Vía: área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, con zonas adyacentes utilizadas para todas las instalaciones y obras complementarias.

Esta área está limitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes.

22. Derecho de circulación: comprobante de pago de derechos, impuestos, seguros obligatorios, multas, tasas impositivas para la circulación de vehículos, placas metálicas, marchamos y tarjetas de control de emisiones que acreditan la revisión técnica de vehículos y su respectivo control de emisiones contaminantes.

23. Eje de Vía: se llama la línea imaginaria que la divide en dos partes iguales.

24: Estacionamiento de Vehículos:

- Terminales o Punto Inicial: es el lugar de donde parten o llegan los vehículos de transporte.

- Puntos de Parqueo: son los lugares destinados de manera permanente al acondicionamiento de vehículos de transporte.

25. Fecha de ingreso al país de un vehículo: fecha igual a la indicada en el conocimiento de embarque de ese vehículo.

26. Flujo parcial: método utilizado para medir una muestra de las emisiones de los motores de combustión interna, introduciendo una sonda en el tubo de escape de los vehículos.

27. Hidrocarburos: HC hidrocarburos medidos, como Hexan, en partes por millón.

28. Hombro: zona de vía comprendida entre el borde exterior de la calzada pavimentada y la cuneta o terraplén, utilizada eventualmente para señalización, iluminación, instalación de barreras de seguridad, circulación peatonal, aparcamiento temporal para vehículos, etc.

29. Instrumentos de Medición: equipos especialmente diseñados para determinar o comprobar el margen de aceptabilidad y seguridad del objeto a medir.

30. Licencia de Conducir: permiso formal otorgado por el Estado, que faculta a una persona para conducir un vehículo durante un período determinado y cuya validez está supeditada al acatamiento de las disposiciones del presente Reglamento.

31. Marchamo de Circulación: etiqueta adherible al parabrisas delantero del vehículo o plaquita metálica pequeña adherida a la placa oficial y que constituye uno de los requisitos para que éste pueda circular legalmente.

32. Matrícula: asiento numerado que se hace en los registros respectivos, del nombre y dirección de una persona que posee vehículo en donde están anotadas las características del vehículo.

33. Motorista: es aquel conductor calificado profesionalmente por las Escuelas de conductores autorizados.

34. Opacidad: estado en el cual una materia en general, o en particular los gases, humos y partículas del escape de un vehículo, impiden el paso de los rayos de la luz. Los valores de los

límites a los que se refiere este Reglamento se deben medir en porcentajes con una longitud óptica de referencia de cuatrocientos treinta milímetros.

35. Opacímetro: dispositivo para medir el grado de opacidad de los gases, humos y partículas del escape de un vehículo.

36. Pasajero: toda persona que aparte del conductor, ocupa un lugar dentro del vehículo.

37. Permiso Temporal de Aprendizaje: documento que se expide, en forma temporal, para aprender a conducir vehículos automotores y que queda supeditado al acatamiento de las disposiciones del presente Reglamento.

38. Peso Bruto del Vehículo: peso total del vehículo que resulta al sumar su peso de acuerdo con las especificaciones de fábrica, más el peso de la carga útil que puede transportar, según las mismas especificaciones.

39. Peso Máximo Autorizado: peso máximo permitido por la autoridad correspondiente para un vehículo, de acuerdo con su diseño, dentro de los límites reglamentarios.

40. Ralentí: régimen de funcionamiento del motor en vacío, con el mando de aceleración en punto neutro y carga nula, cuya especificación es establecida, para cada vehículo de acuerdo a su año, modelo y tipo, por el fabricante sin sobrepasar las 1000 revoluciones por minuto.

41. Remolque: vehículo sin tracción propia, construido para ser arrastrado por un vehículo automotor.

42. Sello de Seguridad de las Bombas de Inyección: sello o seguro adherible a la bomba de inyección de los motores de los vehículos que funcionan con combustible diesel y que corresponde a la garantía de quien produce, repara o ajusta la bomba de inyección, bajo las especificaciones del fabricante de la bomba.



43. Semáforo: dispositivo que, por medio de varias unidades ópticas, asigna de forma alternativa, el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos que confluyen en una intersección. Puede ser accionado manual o automáticamente.

44. Señal Horizontal: marca de pintura u otro material similar, color amarillo o blanco que se graba o adhiere sobre la superficie de rodamiento o calzada y/o aceras para reglamentar la circulación de vehículos y peatones.

45. Señal Vertical: dispositivo de tránsito que se fija al suelo por medio de un soporte colocado en forma vertical conteniendo en su parte superior una lámina con un símbolo o letrero, para informar, reglamentar o prevenir a los usuarios de las vías públicas.

46. Tarjeta de Circulación: es la especie fiscal que únicamente autoriza la circulación del vehículo consignado en el documento por un período determinado y, especificando sus características principales.

47. Tarjeta de Control de Emisiones: documento realizado de acuerdo con los requerimientos de la Dirección General de Tránsito, el cual contiene información básica de un vehículo y su propietario, y registra los resultados de las pruebas de control de emisiones.

48. Valor K: coeficiente de absorción de la luz por metro, utilizado como unidades internacionales para medición de la Opacidad.

49. Valor Lambda: valor que se obtiene de dividir la relación aire/combustible real de un motor con la relación aire/combustible estequiométrica.

50. Vehículo Articulado: vehículo compuesto, constituido por un automotor y un remolque (no motorizado), unidos mediante una articulación para efectuar la acción de remolque.

51. Vía Pública: se llama a todo camino, calle o avenida, destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales.

## CAPITULO II

### DE LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS

#### DE LA DIRECCION GENERAL DE TRANSITO

Art. 5.- La Dirección General de Tránsito, dependiente del Viceministerio de Transporte, será la responsable de velar por la adecuada aplicación y cumplimiento de las Normas contenidas en la Ley y este Reglamento, en materia de Tránsito y Seguridad Vial. Para su cumplimiento contará con el personal técnico y administrativo necesario y suficiente, con Delegados de Tránsito, con la dependencia funcional de la División de Tránsito Terrestre y el apoyo de la División de Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil.

La Dirección General de Tránsito estará a cargo de un Director con jurisdicción en toda la República, y podrá conocer y resolver sobre los aspectos administrativos y funcionales.

Art. 6.- Las resoluciones emitidas por la Dirección General de Tránsito tendrán fuerza legal en las materias de su competencia y serán apelables ante el señor Viceministro de Transporte, dentro del termino de ocho días contados a partir del día siguiente de la notificación.

Art. 7.- Toda persona natural o jurídica podrá gestionar ante la Dirección General de Tránsito, el establecimiento de escuelas de manejo o de realización de trámites, referente a la documentación de licencias o de vehículos, las que serán habilitadas y reguladas por medio de disposiciones de carácter interno.

Art. 8.- Las gestiones de trámites en la Dirección General de Tránsito, podrán realizarse por medio de la persona interesada, por un Apoderado legalmente constituido, o por medio de gestión oficiosa.

#### DE LA DIVISION DE TRANSITO TERRESTRE DE LA

#### POLICIA NACIONAL CIVIL

Art. 9.- La División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil a efectos de este Reglamento tendrá las funciones siguientes:

1. Cumplir con las disposiciones administrativas del Viceministerio de Transporte, mediante la Dirección General de Tránsito referente a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus Reglamentos.
2. Colaborar con el Ministerio de Hacienda en el Control del pago de Derechos Fiscales de vehículos automotores.
3. Dirigir y controlar el tránsito vehicular y velar por la Seguridad Vial en general.
4. Planificar sobre las actividades en materia de aspectos operativos de tránsito a nivel nacional.
5. Iniciar las diligencias administrativas pertinentes por denuncia, aviso u oficio cuando ocurran accidentes de tránsito y otros análogos.
6. Colaborar en el diseño y ejecución de los planes de Educación vial con diferentes instituciones, tendientes a coordinar esfuerzos que coadyuven en dicha tarea.
7. Señalar a los conductores de vehículos automotores las infracciones cometidas e imponer las esquelas que provengan de los mismos.
8. Decomisar o intervenir los vehículos en los casos previstos de conformidad a las Leyes o Reglamentos respectivos.

## TITULO II

### DE LA ADMINISTRACION DEL TRANSITO

## CAPITULO I

### DE LOS VEHICULOS SUJETOS A ESTE REGLAMENTO

Art. 10.- Los vehículos sujetos al presente Reglamento, son todos aquellos destinados a circular por las vías públicas para el transporte de pasajeros y carga. Los vehículos que caminen sobre rieles, se sujetarán a sus respectivos reglamentos.

Art. 11.- Los vehículos por su naturaleza se dividen en tres clases:

1. De motor; tipificado también como Automotor, en el cual se comprenderán todos los vehículos movidos por combustión interna y por fuerza mecánica;

2. De tracción humana, ya sea de mano o pedal; y

3. De tracción animal.

Art. 12.- Los Vehículos Automotores, que para efectos de Tránsito y Seguridad Vial están contemplados en este Reglamento, son los establecidos en el Artículo 12 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 13.- Todos los vehículos privados y del Estado y sus instituciones, misiones diplomáticas, consulares y misiones internacionales, así como sus conductores quedan sujetos a las disposiciones de este Reglamento, sin perjuicio de los convenios o acuerdos internacionales vigentes.

## CAPITULO II

## DE LAS MATRICULAS PARA VEHICULOS AUTOMOTORES

Art. 14.- Toda clase de vehículo que trata este Reglamento, para poder circular permanentemente en las vías públicas, deberá ser previamente matriculado.

Art. 15.- Solo podrán ser matriculados los vehículos a que se refiere este Reglamento, cuando ofrezcan condiciones de seguridad y comodidad, según la naturaleza y fines a que están destinados. Tales circunstancias deberán comprobarse cuando se estimare necesario por la inspección técnica vehicular correspondiente.

Art. 16.- Para matricular por primera vez los vehículos ya mencionados se hará ante el Organismo Respectivo, acompañando la documentación de propiedad y Matrícula de Comercio cuando se trate de vehículos dedicados al transporte de pasajeros y especificando además:

1. Para automotores: marca, número de motor y chasis, modelo, número de asientos, clase y destino del vehículo y además si el vehículo es de carga, su capacidad de tonelaje y el número de ejes.

2. Para la renovación de las matrículas de los vehículos que hayan sido matriculados en los años anteriores, deberá presentarse; la matrícula anterior, la tarjeta de circulación vigente, la papeleta de revisión o constancia del taller respectivo, incluyendo la certificación de cumplimiento con las normas mínimas en cuanto a contaminación ambiental, y constancia del seguro obligatorio vigente.

3. Los interesados que no residieren en el Departamento de San Salvador, presentarán su solicitud a la Delegación de Tránsito Zonal/Departamental respectiva, en el momento de su establecimiento.

Y la inscripción en el registro público de vehículos automotores, debiendo pagar los derechos respectivos.

Art. 17.- Los propietarios o legítimos tenedores de vehículos automotores matriculados en país extranjero, que ingresen a territorio nacional, desde ese momento deberán presentarse, junto con

el vehículo, a las oficinas que designe la Dirección General de Tránsito, dentro de las instalaciones de Aduana, para solicitar y obtener autorización para circular temporalmente dentro del país, por el plazo que hubiere determinado la Dirección General de la Renta de Aduanas, según el Régimen de Admisión Temporal al que se haya acogido el propietario o legítimo tenedor para lo cual se emitirá y entregará la tarjeta de circulación y placas provisionales correspondientes. Se exceptúa de lo anterior, a los vehículos amparados en convenios internacionales bilaterales o multilaterales que así lo estipulen y a los vehículos, cuyos propietarios o legítimos tenedores, ingresen en calidad de turistas, los que se autoriza a transitar por las vías nacionales, cumpliendo con los controles respectivos y por los establecidos en tales convenios.

En caso de catástrofe o emergencia nacional, los vehículos automotores que ingresen con ayuda humanitaria, o con fines de cooperación en obras de mitigación de la emergencia, deberán ser controlados por la Dirección General de Tránsito, debiendo emitirse la correspondiente tarjeta de circulación, por el plazo que la Dirección determine.

En los casos de importación definitiva de vehículos usados, la autorización de circulación temporal especificada en el inciso primero del presente artículo. deberá otorgarse por un período de sesenta días calendario, contados a partir de la fecha de ingreso del vehículo al territorio nacional. Únicamente en este caso, los propietarios o legítimos tenedores de los vehículos automotores usados introducidos en forma definitiva, podrán solicitar prórroga del período de autorización de circulación del período de autorización de circulación temporal, por un único plazo perentorio de sesenta días calendario, previo pago del derecho fiscal correspondiente de conformidad a la Ley de Derechos Fiscales por la Circulación de Vehículos. Dicho pago se comprobará con la respectiva tarjeta de circulación, la cual debe especificar que se trata de prórroga.

A los vehículos usados introducidos por los importadores de vehículos automotores usados, que estén debidamente autorizados por el Ministerio de Hacienda, se les emitirá la tarjeta de circulación respectiva, por un plazo máximo de noventa días. Formalizada por los referidos importadores, la importación definitiva, podrán someterse al proceso establecido en los incisos primero y tercero de este artículo, conservando, el respectivo vehículo automotor, sus placas proveisionales, hasta el vencimiento de la autorización de circulación temporal o su prórroga.

Se exceptúan, en cuanto al plazo de autorización regulado en el inciso tercero del presente artículo, los vehículos automotores que ingresen al amparo del Régimen de Importación Temporal por el plazo de seis meses. En caso de excederse de dicho plazo, su prórroga será determinada por la autoridades de Aduana. Al ingresar los citados vehículos al territorio nacional, la Dirección General de Tránsito les extenderá la tarjeta de circulación, y las placas provisionales respectivas, por el plazo de circulación temporal concedido.

Las personas naturales o jurídicas que importen vehículos automotores nuevos, y que no estén leglamente constituidas y autorizadas como agencias distribuidores de vehículos automotores, deberán obtener tarjeta de circulación y placas provicionales, al introducir un vehiculo automotor a territorio nacional, por medio de los cuales se autorice su circulación por un periodo improrrogable de sesenta días.

Vencidos los plazos de circulación temporal establecidos en los incisos anteriores del presente artículo, el propietario o legítimo tenedor del vehiculo automotor deberá matricularlo de conformidad a lo dispuesto en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial. (2)

Art. 18.- Se prohíbe la circulación de los vehículos a que se refiere el artículo anterior por las vías públicas, sin haber obtenido la tarjeta de circulación que lo autoriza a circular temporalmente, o vencida ésta, no se hubieren cancelado los derechos de matrícula y obtenido la tarjeta de circulación definitiva y seguro obligatorio, dentro del plazo legal establecido.

Al propietario o legítimo tenedor de vehículo automotor que infrinja lo dispuesto en el inciso anterior, le será decomisado el mismo hasta que presente constancia de haber cancelado las multas correspondientes; acto con el cual recuperará el vehículo automotor, reteniéndose, por parte de la autoridad respectiva, la tarjeta de circulación y placas provisionales. Estos vehículos deberán matricularse definitivamente; con este propósito, y como requisito previo, la Dirección General de Tránsito podrá autorizar la circulación de los mismos por tres días hábiles, para que se efectúen la experticia y control de emisiones correspondientes.

Las autoridades que efectúen el decomiso de un vehículo, deberán realizar "in situ" el levantamiento del estado físico y operacional del vehículo decomisado, incluyendo todos los elementos que forman parte del mismo, así como herramientas, repuestos y otros. Las autoridades policiales serán responsables de devolver en las mismas condiciones el vehículo a su propietario o legítimo tenedor, en el momento en que éste haya cumplido todos los requisitos para su libramiento. (2)

Art. 19. Cualquier época del año será hábil para la obtención de matrícula sin ningún recargo, si se efectúa en la fecha estipulada.

Art. 20.- Para la matrícula de los Vehículos de Propiedad Nacional, Representantes Diplomáticos Extranjeros y del Cuerpo Consular, se observará el procedimiento siguiente:

- Para los Vehículos Nacionales, los Jefes de las dependencias que tengan a su servicio esta clase de vehículos, deberán dirigirse durante la segunda quincena del mes de noviembre de cada año, al Ministerio de su Ramo solicitando la expedición de las respectivas matrículas, debiendo expresar con claridad las características de tales vehículos.

- Los miembros del Cuerpo Diplomático y Consular harán sus solicitudes al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Art. 21.- La Tarjeta de Circulación, se renovará cada año, previa presentación del Seguro vigente y la constancia de revisión vehicular, en el mes correspondiente al de su fecha de nacimiento para los propietarios individuales, y al de su constitución legal para el caso de personas jurídicas, gremios o instituciones, y mediante el pago respectivo; y en caso de no refrendarse ésta en el plazo estipulado, se deberá pagar una multa para su revalidación; excepto los vehículos de colección. Si pasados tres años la Tarjeta de Circulación no fuere revalidada, se procederá a su cancelación, sin perjuicio del pago de las multas correspondientes.

Art. 22.- La Tarjeta de Circulación, si se extravía o inutiliza, su reposición se hará sólo con previa autorización de la Dirección General de Tránsito, mediante la cancelación de los respectivos derechos, y cumpliendo los requerimientos establecidos.

Art. 23.- Para los efectos de las matrículas, los vehículos se dividen en: Nacionales, Oficiales, Diplomáticos, Consulares, de Misiones Internacionales, Particulares, Alquiler, Autobuses, Microbuses, Comercial, Remolque, Trailer, Motos y Especiales para Minusválidos o Discapacitados.

1. Nacionales: son los de propiedad del Estado, destinados exclusivamente para atender los servicios públicos.

2. Oficiales: son los destinados para el uso de los funcionarios públicos que tienen derecho por el puesto que desempeñan.



3. Diplomáticos; son los de uso de los miembros del Cuerpo Diplomático acreditados en el país y del Ministro y Viceministro de Relaciones Exteriores, Director del Protocolo y Agregados al mismo.

4. Consulares: son los de uso de los miembros del Cuerpo Consular acreditado en el país.

5. Misiones Internacionales: Corresponden a esta clasificación las matrículas que extiendan a las Misiones Internacionales, sus funcionarios y empleados no residentes, con las cuales el Gobierno de El Salvador, haya firmado convenio o contratos.

6. Particulares: son los de servicio privado o familiar.

7. Alquiler: Son aquellos vehículos livianos de pasajeros autorizados para el transporte remunerado de personas.

8. Autobuses: son los vehículos pesados de pasajeros de uso para el transporte remunerado colectivo de pasajeros.

9. Microbuses: son los vehículos livianos de pasajeros, con capacidad para transportar de 12 hasta 30 personas, y que se dedican al servicio público de transporte remunerado.

10. Comercial: Son aquellos clasificados como transporte pesado de pasajeros.

11. Remolque: Son aquellos vehículos articulados sin propulsión ni sistema de frenos propio destinado para ser arrastrado por un automotor.

12. Trailer: Son aquellos vehículos sin eje delantero, semiarticulados y destinados a ser arrastrados por un automotor.

13. Motos y Motobicicletas: Son aquellos vehículos a motor de dos o tres ruedas.

14. Discapacitados o Minusválidos: son aquellos vehículos a motor adaptados para ser conducidos por personas con impedimentos físicos o discapacitadas.

15. Policía Nacional Civil: los vehículos utilizados por la Policía Nacional Civil, para atender el cumplimiento de sus funciones.

16. Ejército: los vehículos utilizados por el Ejército de la República para el cumplimiento de sus funciones.

Art. 24.- El examen, revisión y/o inspección técnica vehicular del vehículo automotor, cuando se verifique, versará sobre lo siguiente:

1. Que los números del motor y chasis, el modelo, color, número de asientos y tonelaje, sean los mismos que menciona la solicitud y documentos o marcas que presente.

2. Que el mecanismo destinado a la dirección y control de los vehículos, estén en tal estado de funcionamiento que de ninguna manera constituya peligro y obedezca fácilmente a la voluntad del conductor.

3. Que los aparatos indicadores estén agrupados de manera que el conductor pueda manejarlos o consultarlos sin perder en ningún momento el objetivo de la vía por donde circule.

4. Que estén provistos de un sistema de frenos en las cuatro ruedas, para que instantáneamente pueda ser parado, cuando el caso así lo requiera, y un freno de mano para cuando el vehículo se encuentre estacionado.

5. Deberán tener un pito eléctrico o mecánico, cuyas vibraciones puedan ser oídas a una distancia no menor de cien metros. El contacto de dicho pito estará en un lugar accesible en que el conductor pueda hacerlo sonar.

6. Deberán poseer un espejo retrovisor que permita al conductor desde su asiento, ver la vía en la parte posterior y también en el interior del vehículo.

7. Deben estar dotados de un limpiador de parabrisas que funcione eléctricamente o por medio de un mecanismo de fácil acceso que no dificulte los movimientos del conductor.

8. Que el sistema de luces consista en al menos dos faroles delanteros que produzcan luz intensa fácilmente cambiable en mediana y suave, las luces reglamentarias direccionales y un aparato de guía que ilumine la placa numérica trasera y la señal de parada.

9. Para el exámen de camiones y autobuses deberán exigirse además de los requisitos anteriores, si son accionados por aceite diesel, que deban poseer un tubo de escape.

10. Para el examen de autobuses del servicio urbano, interurbano e interdepartamental, deberá exigirse portezuelas que se puedan abarir y cerrar por el motorista por medio de sistema eléctrico o mecánico para que el motorista no se mueva de su asiento.

11. Para las motocicletas y triciclos, el examen consistirá en la identificación de los números de fábrica, marca y color, así como la seguridad, buen estado, instalación propia de luz en el sistema encendido o arranque, pito y sistema de frenos completos.

Art. 25.- Si el resultado del examen fuere satisfactorio, la Dirección General de Tránsito extenderá, previa presentación del Seguro Obligatorio, la Orden de matrícula en el formulario correspondiente, que se utilizará para efectuar el respectivo pago de derechos; procediendo posteriormente a la emisión de su Tarjeta de Circulación respectiva.

### CAPITULO III

### DE LAS PLACAS

Art. 26.- Los vehículos respecto a los cuales se extienda autorización para circular deben llevar permanentemente las placas numéricas según la clase a que pertenezcan y en los lugares señalados a continuación:

Los automotores portarán dos placas, una adelante y otra en la parte posterior bajo el aparato de luz de guía; exceptuándose las motocicletas, cuádrimotos, tricimotos y motobicicletas que llevarán sólo una placa en la parte trasera en lugar visible.

Art. 27.- Cada vehículo debe portar en el sitio reglamentario, una o dos placas de matrícula según lo fije el Viceministerio de Transporte, y los distintivos de identificación y pago que señale la Dirección General de Tránsito, los cuales son intransferibles a otros vehículos sin la autorización formal de esa Dirección.

Art. 28.- Las placas deben tener identificación numérica diferente para cada vehículo, y su reposición por extravío o inutilización, sólo podrá ocurrir, previa autorización de la Dirección General de Tránsito; quien ordenará al Registro Público de Vehículos Automotores, asigne un Número de Identificación Vehicular diferente al original extraviado o inutilizado, a fin de facilitar el control efectivo que ejercen los órganos auxiliares sobre el parque vehicular. (1)

Art. 29.- El costo de las placas originales y su reposición será cubierto por el propietario del vehículo.

Art. 30.- Los carros de remolque y trailers, serán matriculados con su correspondiente placa para su circulación y no se permitirá llevar pasajeros en ellos. El carro remolque y el trailer llevarán la placa en la parte posterior en forma visible.

Art. 31.- A las agencias vendedoras de vehículos automotores formalmente establecidas, se les permitirá usar placas especiales, para que puedan circular los automóviles en demostración y se llamarán "VENDEDOR". Para obtener placas de esta clase deberán pagar los respectivos derechos y la Jefatura de la Dirección General de Tránsito, determinará el número de placas a que tiene derecho cada agencia. El uso de esta placa para otros fines que no sean los indicados, dará lugar al decomiso de dicha placa y una multa.

Se podrá autorizar el uso de las placas denominadas "PROVISIONAL", las cuales se emitirán en los siguientes casos:

- a) Cuando el vehículo circule bajo el Régimen de Importación Temporal;
- b) Cuando se importen, en forma definitiva, vehículos usados matriculados en el extranjero;
- c) Cuando se importen vehículos nuevos por personas naturales o jurídicas y que no estén legalmente constituidas y autorizadas como agencias distribuidoras de vehículos automotores; y
- d) Cuando se matricule o transfiera un vehículo y que, por cualquier causa, no le han sido entregadas placas definitivas.

Las placas provisionales podrán utilizarse hasta que finalice el período de circulación o sus prórrogas. Estas placas deberán entregarse al Registro Público de Vehículos Automotores, al momento de aprobarse el trámite de matrícula definitiva, por todos aquellos propietarios o legítimos tenedores de los vehículos automotores matriculados en país extranjero, a los cuales se les haya otorgado tarjeta de circulación y placas provisionales, con excepción de los vehículos amparados en convenios bilaterales o multilaterales quienes podrán circular en el país con su respectiva matrícula y placa de origen, bajo el amparo de los controles establecidos en los mismos convenios para esos efectos. (2)

La Dirección General de Tránsito y las Delegaciones Zonales/Departamentales en su caso, se encargarán del control de esta clase de placas, así como de que su colocación en los Vehículos sea en la forma reglamentaria.

Art. 32.- Las placas a que se refieren los Artículos anteriores, podrán ser de lámina de hierro, o de aluminio u otro material resistente y sus dimensiones, a la entrada en vigencia de este Reglamento, serán las siguientes:

1. Para los Automotores, a excepción de las motocicletas, serán de 30 centímetros de largo por 15 cms. de ancho, llevando en el ángulo superior derecho el número del año correspondiente y en forma horizontal, la leyenda El Salvador, en el centro y también de modo horizontal la clasificación y el número respectivo, y en la parte inferior siempre en forma horizontal la leyenda Centro América.

2. Para motocicletas, serán de 18 cms. de largo por 16 cms. de ancho llevando en la parte superior en forma horizontal, la leyenda "El Salvador" y en la parte inferior también en forma horizontal, el número del año a que corresponde, y en el centro y también de modo horizontal la clasificación y el número respectivo.

3. Para Vendedores y Provisionales, serán de 35 cms. de largo por 18 cms. de ancho, llevando en el centro la letra inicial, V o PR de la clase que corresponde y el número de orden y en la parte superior, en el extremo izquierdo en forma vertical, la leyenda "El Salvador" y en el extremo derecho también en forma vertical, la fecha o número de año.

Art. 33.- El color, número y letra de las placas serán de tal manera que permitan distinguirse a una distancia de veinticinco metros por lo menos, y las letras así como los números serán en alto relieve. El Viceministerio de Transporte determinará el año de renovación de las PLACAS mediante Acuerdo Ejecutivo, contemplándose un lapso no menor a cinco (5) años entre una y otra renovación. El referido Acuerdo Ejecutivo determinará las características y el color de las placas en general, en el período de renovación, y la Dirección General de Tránsito hará la solicitud respectiva en la primera quincena del mes de julio del año anterior al de renovación, del número total de placas que se necesitará para las matrículas.

LAS PLACAS de los vehículos automotores, tendrán validez durante dicho período sin perjuicio del pago de los derechos correspondientes por cada año de uso de tales placas. Para revalidarlas se observarán las reglas que a continuación se expresan:

En el vidrio parabrisas de los vehículos automotores, cada año se colocará una calcomanía plástica, de forma irregular con los caracteres siguientes: Escudo de Armas de la República, clase de placa, número de serie, y en números el año a que corresponde el servicio. En cuanto a los vehículos automotores que no tengan vidrios parabrisas, tales como: motobicicletas, trailers o remolques quedará a opción de las autoridades de tránsito, de acuerdo con el Ministerio de Hacienda y según convenga a los intereses del fisco, tomando en cuenta razones de mayor seguridad y control, se dispondrá el uso de las referidas calcomanías o el de una placa pequeña, en la misma forma y de iguales características a las señaladas para las calcomanías.

Art. 34.- Para la distinción de los vehículos automotores, se antepondrá al número de la placa, las letras mayúsculas respectivas que significan:

"O" OFICIAL  
"N" NACIONAL  
"CD" CUERPO DIPLOMATICO  
"CC" CUERPO CONSULAR  
"P" PARTICULAR  
"A" ALQUILER  
"C" CAMION  
"V" VENDEDOR  
"PR" PROVISIONAL  
"T" TRAILER  
"RE" REMOLQUE  
"AB" AUTOBUS  
"MI" MISION INTERNACIONAL  
"MB" MICROBUS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS  
"F" FURGONETA  
"M" MOTOS, MOTOBICICLETAS, MOTONETAS O "SIDEARS"  
"D" DISCAPACITADOS  
"PNC" POLICIA NACIONAL CIVIL  
"E" EJERCITO

Solamente los vehículos de los Presidentes de los Tres Organos del Estado, del Vicepresidente de la República, de los Ministros y Viceministros de Estado y el que esté al servicio del Señor Arzobispo de San Salvador llevarán en las placas de matrícula antepuesta al número, la letra "O"; las de los miembros del cuerpo Diplomático acreditado en el país y agregados al mismo las letras "CD", las del Cuerpo Consular las letras "CC", y en las de los demás vehículos que sean de propiedad del Estado la letra "N" con excepción de las placas de los vehículos de la Policía que utilizarán las letras "PNC" y del Ejército la letra "E". Las placas de matrícula comprendidas en este literal, aun cuando fueren en distinto color, tendrán las medidas y características exigidas por el Reglamento para las placas de los demás vehículos.

Art. 35.- La numeración de cada clase de placas será correlativa.

#### CAPITULO IV

##### DE LAS CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS EN GENERAL

Art. 36.- Siempre que un vehículo haya llenado los requisitos señalados en este Reglamento, queda libre para circular por las vías públicas, a cargo del conductor respectivo, pero en cualquier momento debe garantizarse su buen estado de conservación y funcionamiento.

Art. 37.- Todo vehículo que circule por las vías públicas, deberá estar, tanto externa como internamente, en perfectas condiciones de seguridad y funcionamiento.

Art. 38.- El vehículo que no preste las condiciones de seguridad del caso, será retirado de circulación. Sin embargo, si se subsana dicha situación, podrá autorizarse para que continúe en circulación, previo el pago de la infracción correspondiente.

Art. 39.- Desde la puesta hasta la salida del sol, los vehículos automotores que transiten por las vías públicas, deberán llevar encendidos los faros delanteros, la luz de placa y la luz de guía y luces de la parte posterior o traseras, de tal manera que puedan verse claramente a una distancia no menor de cien metros.

Art. 40.- Las motocicletas, motobicicletas y triciclos, también llevarán una lámpara de luz blanca en el frente, visible cuando menos a cincuenta metros y una luz roja en la parte posterior.

Art. 41.- Todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques sean de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir obligatoriamente con los siguientes requisitos mínimos en cuanto a dispositivos y medidas de seguridad:



1. Estar provisto de una bocina que no exceda los límites sonoros establecidos en este Reglamento;

2. Tener un indicador de velocidad instalado a la vista del conductor el cual debe marcar la velocidad en kilómetros por hora;

3. El volante de conducción o dirección debe estar ubicado, de fábrica, al lado izquierdo;

4. Los vehículos, incluyendo taxis y los de carga deben estar provistos de cinturones de seguridad para todos los ocupantes del asiento delantero del vehículo;

Los ubicados en los asientos laterales delanteros deben tener tres puntos de apoyo, y los restantes pueden ser subabdominales.

5. En los asientos delanteros deben estar provistos de apoya cabeza;

6. Deben tener espejos retrovisores colocados de tal manera que el conductor, pueda desde su asiento, observar la vía que queda atrás y a los lados de su vehículo. El número mínimo y la ubicación de estos espejos será según las categorías de los vehículos, como a continuación se indica:

a) Los automóviles deberán contar con un espejo retrovisor interior y dos exteriores colocados uno al lado izquierdo, que será el obligatorio, y el otro al lado derecho del vehículo, que será opcional.

b) Los vehículos de carga y de servicio público deberán contar con dos espejos retrovisores exteriores colocados a los lados derecho e izquierdo del vehículo.

c) Las motocicletas y motobicicletas deben contar con un espejo retrovisor en el lado izquierdo.

7. Estar provistos de limpiavidrios o escobillas en el parabrisas delantero en perfecto estado de funcionamiento; con una visibilidad libre del 100%.

8. Estar provistos, en su parte delantera, de al menos dos dispositivos proyectores de luz blanca o amarilla, alta y baja;

9. Portar en la parte trasera dos dispositivos proyectores de luz roja, que permanezcan encendidos al poner en funcionamiento la luz alta o la baja, con una sección que de una luz roja más intensa al aplicar los frenos.

10. Portar en ambos extremos laterales de las partes trasera y delantera, dos luces direccionales;

11. Cuando el vehículo esté provisto de luces para niebla, que no deberán ser más de cuatro unidades, éstas deben colocarse a una distancia no mayor a los setenta y cinco centímetros de altura con respecto a la vía.

12. Portar en la parte trasera del vehículo un dispositivo proyector de luz blanca que haga visible el número de la placa al encenderse el sistema de luces.

13. Portar en la parte trasera dos luces de retroceso de color blanco. El haz luminoso debe estar dirigido en forma inclinada hacia el suelo y el encendido debe accionarse automáticamente cuando la caja de cambios esté en retroceso.

14. Estar provisto con un dispositivo parachoques delantero y otro trasero. El ancho de los mismos debe ser de por lo menos 0.10 metros y desde la altura de la calzada hasta su borde inferior no debe haber menos de 0.55 metros. En los automóviles de pasajeros deberán ser de tipo dinámico, que no produzcan daños a velocidades hasta los ocho kilómetros por hora;

15. Las llantas neumáticas no deben tener un punto donde su profundidad de ranura sea inferior a dos milímetros. Además, todo vehículo deberá contar con una llanta de refacción y deberá contar con el equipo necesario para poder cambiarla. En los vehículos de servicio público y de carga la profundidad de la ranura no debe ser inferior a los cuatro milímetros.

16. Deberán tener silenciador para el escape;

17. Estar equipado con frenos capaces de moderar y detener el movimiento del vehículo de un modo seguro, rápido y eficiente; así como de un freno de seguridad, que se utilizará cuando se estacione o en cualquier emergencia. El freno de estacionamiento debe mantener el vehículo inmóvil cualesquiera sean las condiciones de carga en una pendiente ascendente o descendente del dieciocho por ciento (18%);

18. Las bicicletas cuando circulen por la noche deben llevar en la parte delantera un dispositivo proyector de luz blanca o amarilla, y en la parte trasera un dispositivo que refleje o proyecte luz roja. Igualmente deben llevar dispositivos reflectivos en los rayos de las ruedas.

Art. 42.- No se extenderá Tarjeta de Circulación y se impedirá el uso de aquellos vehículos que no reúnan los requisitos anteriormente indicados.

Art. 43.- Por medio de permiso dado por la Dirección General del Transporte Terrestre, a los vehículos de carga y otros estipulados en este reglamento, se les podrá colocar otro tipo de luces especiales, diferentes a las indicadas en este artículo, excepto aquellas que sean tipo "flash".

## CAPITULO V

### DEL REGISTRO Y CONTROL DE VEHICULOS

Art. 44.- El Viceministerio de Transporte, la Dirección General de Impuestos Internos, la Dirección General de Tránsito y la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil tendrán una estrecha comunicación entre sí, a través de terminales computarizadas, conectadas a un banco general de datos para efectos de consulta cuyo objeto será uniformar y utilizar la verificación cruzada de la información. El banco general de datos dependerá del Registro Público de vehículos automotores.

Art. 45.- En el Registro Público de Vehículos Automotores se inscribirán todos los documentos referidos en los Artículos 17, 18 y 19 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y producirán efectos contra terceros a partir de la fecha de su presentación en el mismo.

Art. 46.- Será obligatorio presentar en el Registro, para su inscripción, el documento probatorio de la propiedad y tarjeta de circulación vigente, toda Transferencia o gravamen y las resoluciones emanadas de la Autoridad Judicial competente; dentro de los quince días posteriores a la fecha de su otorgamiento o del mandato judicial.

Art. 47.- Toda Inscripción en el Registro contendrá:

1. Fecha y hora de su presentación.
2. Notario que autoriza o Autoridad Judicial en su caso.
3. Fecha del Otorgamiento y de la Autoridad que lo expide.
4. Nombres de los otorgantes, o de las partes en su caso, documentos de identidad, precio, características del vehículo y residencia de las partes.

Art. 48.- En el registro, se llevarán índices, de la manera siguiente:

1. De presentación de la Transferencia del vehículo
2. De gravámenes o Modificación de características
3. De actas de Remate o de Adjudicación en Pago
4. De Cancelaciones

5. De Anotaciones Preventivas ordenadas por Autoridad Judicial; y

6. De Vehículos del Estado.

Art. 49.- La constitución del dominio, transferencia y los gravámenes de los vehículos automotores se sujetará bajo las normas que el derecho común establece para los bienes muebles.

Art. 50.- Las inscripciones y anotaciones se realizarán por orden de presentación de la solicitud respectiva.

Art. 51.- Se presume propietario de un vehículo automotor la persona cuyo nombre se encuentra inscrito en el registro, salvo prueba en contrario.

Art. 52.- El Adquiriente de un vehículo automotor por acto entre vivos o por sucesión o traspaso por causa de muerte podrá solicitarse acreditando su derecho.

Art. 53.- Las rectificaciones de errores, omisiones o cualquier modificación, serán autorizadas por el jefe del Registro Público de Vehículos, a petición de la parte interesada, previa comprobación de lo solicitado.

Art. 54.- Las anotaciones en el registro sólo podrán eliminarse por orden judicial o por resolución administrativa del Director General de Tránsito.

Art. 55.- Los vehículos pertenecientes al Estado también serán inscritos en el Registro Público, sin ningún pago; con mención del Organo, Ministerio o Institución a la que pertenecen.

Art. 56.- Se llevará un Índice por Número de Placa de los Vehículos con sus características; y otro por nombre de propietarios con sus generales y lugar de residencia.

Art. 56-A.- El Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito, ejercerá la facultad de control sobre los vehículos que soliciten su inscripción en el Registro Público de Vehículos Automotores y el parque vehicular inscrito, por medio de la verificación física de tales vehículos, a fin de constatar la correspondencia de sus características, con los datos consignados en los documentos contemplados en el Art. 17 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y en su caso, con su Tarjeta de Circulación y la Placa de Identificación Vehicular.

La verificación se efectuará, con la inscripción inicial en el Registro Público de Vehículos Automotores, cuando se acordare un cambio general de Placas de Identificación Vehicular, mediante acuerdo ejecutivo, por el canje o reposición de las mismas y por cada transferencia de la propiedad o tendencia legítima del automotor. Así mismo, podrá efectuarse a petición del interesado.

El lugar de verificación, documentación a presentar, excepciones, plazos y demás procedimientos, serán establecidos por el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Tránsito, mediante Acuerdo Ejecutivo. (1)

Art. 57.- La Inscripción en el Registro se hará automáticamente al momento de extensión de la tarjeta de circulación, debiendo pagar los derechos respectivos.

Art. 58.- La Dirección General de Tránsito extenderá Certificación de la Inscripción del Vehículo que se solicite, mediante el pago de cincuenta colones (¢50.00).

Art. 59.- Los Vehículos de Tracción Humana o Animal no estarán sujetos a Registro.

Art. 60.- El Pago de los derechos de Inscripción; así como el pago de toda Tasa o Impuesto relativo a la Inscripción, traspaso, cancelación o modificación de las características de los vehículos, deberán ingresar al Fondo General de la Nación.

## CAPITULO VI

## DE LOS VEHICULOS DEL ESTADO

Art. 61.- Para efectos de este Reglamento y de acuerdo con la Ley, el uso de los vehículos del Estado se clasifica de la siguiente manera:

1. Discrecional, que será aquel que no tendrá restricciones para su uso en todo tiempo.
2. Administrativo general u operativo, aquel que para su uso estará condicionado a autorizaciones internas de su institución.

Art. 62.- Los Vehículos propiedad del Estado, deberán llevar placas específicas e inscrito un distintivo logotipo de cada Ministerio o Institución a la que pertenecen, de tamaño, totalmente visible, excepto los clasificados de uso discrecional.

Art. 63.- Los Vehículos de uso discrecional no tendrán ningún tipo de restricciones y corresponde a los siguientes funcionarios:

1. Presidentes y Vicepresidentes de cada uno de los tres Organos del Estado,;
2. Diputados de la Asamblea Legislativa.
3. Ministros y Viceministros del Estado.
4. Magistrados de la Corte Suprema de Justicia.
5. Presidente y Consejales propietarios del Consejo Nacional de la Judicatura. (3)
6. Presidente de la Corte de Cuentas de la República.

7. Presidente y Magistrados del Tribunal Supremo Electoral.

8. Fiscal General de la República y adjuntos.

9. Procurador para la Defensa de los Derechos Humanos y adjuntos.

10. Procurador General de la República y adjuntos.

11. Presidentes de las Instituciones Autónomas.

12. Director y Subdirectores de la Policía Nacional Civil y de las Direcciones Generales del Viceministerio de Transporte.

Art. 64.- Todo vehículo del Estado de uso Administrativo General u Operativo podrá circular en días no laborales únicamente con autorización del Titular, Director o Delegado expresamente al efecto, de la respectiva Institución. El incumplimiento de esta disposición será sancionado con una multa al conductor, de cien colones.

## CAPITULO VII

### DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHICULOS AUTOMOTORES

Art. 65.- Los propietarios de vehículos deberán mantener vigente el Seguro Obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros en Accidentes de Tránsito.

Art. 66.- Los propietarios de vehículos con matrícula extranjera que ingresen al país; para circular en éste, deberán suscribir un Seguro Temporal para cubrir los mismos riesgos.



Art. 67.- Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la venta de vehículos automotores nuevos o usados, deberán de suscribir una póliza global, que cumpla con lo establecido en el Art. 65 de éste reglamento.

Art. 68.- El Registro Público de vehículos automotores, no inscribirá ni formalizará ninguna transferencia, si no se comprueba que el Seguro Obligatorio está vigente.

Art. 69.- Las Compañías que suscriben el Seguro, están facultadas para clasificar los Costos de éste, según el Tipo y Riesgo del vehículo, con una cobertura mínima de:

1. Para Motocicletas de todo Tipo y Clase, ¢5.000.00

2. Para vehículos Livianos de Pasajeros y vehículos de carga de hasta tres toneladas, ¢15.000.00

3. Para vehículos de Transporte Colectivo Público de Pasajeros y Vehículos de Carga de más de tres toneladas ¢25.000.00

Art. 70.- Las Compañías de Seguros emitirán las respectivas Pólizas, que tendrán un año de vigencia a partir de la fecha de la matrícula del vehículo respectivo; a excepción de las Pólizas para Vehículos de Placas Extranjeras, cuya vigencia mínima será de treinta días.

Art. 71.- La Dirección General de Tránsito y la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil coordinarán acciones para impedir la circulación de los vehículos cuyos propietarios no porten la Póliza del Seguro vigente; y se podrá proceder a la inmovilización de los vehículos hasta que hagan efectivo su pago y el de la correspondiente multa.

Art. 72.- Cuando la cobertura del Seguro Obligatorio no alcanzare para la indemnización de daños a terceros; se podrá reclamar el excedente no cubierto, por la vía judicial, a las personas civilmente responsables.

Art. 73.- Para el caso de un vehículo automotor cuya Póliza se haya vencido y causare daños a terceros, los perjudicados o sus representantes podrán exigir judicialmente la indemnización a los civilmente responsables.

## CAPITULO VIII

### DE LOS VEHICULOS DE CARGA

Art. 74.- Los vehículos de carga observarán las siguientes reglas:

1. Ningún vehículo de carga podrá detenerse en la vía pública más del tiempo necesario para cargar y descargar, y durante estas operaciones, deberán permanecer orientados en la dirección del tránsito.

2. Las maniobras de carga y descarga deberán verificarse en tal forma que no se interrumpa el tránsito ni se causen daños en el pavimento de las calles o aceras.

3. Los vehículos que transporten sustancias en polvo o materiales susceptibles de ser esparcidas por el viento, deberá ser necesario que las lleven bajo cubierta protectora.

4. Los vehículos que transporten objetos mal olientes o repugnantes a la vista, sólo podrán circular cuando vayan cubiertos y se tomen medidas necesarias para evitar molestias al público.

5. En el centro de las zonas urbanas, el transporte de maderas, varillas de metal y otros objetos análogos, así como el de materiales a que se refieren los numerales anteriores, no se hará sino en horas de poco movimiento conforme las indicaciones de la Dirección General de Tránsito y sólo en las vías que ésta misma señale.

6. La operación de carga y descarga de materiales y mercadería en las vías de mucho tránsito, sólo podrá verificarse a las horas que al efecto señale la Dirección General de Tránsito.

7. Los vehículos de carga para pedir cambio de carril, de giro o viraje, tendrán adaptados dispositivos eléctricos para que a una distancia de por lo menos treinta metros de su parte trasera pueda distinguirse la indicación.

8. No se permitirá transportar más de dos pasajeros en los vehículos de carga quienes irán siempre en el interior de la cabina y de acuerdo con la capacidad de ésta.

Art. 75.- No se podrá atravesar los vehículos en medio de la vía para cargar o descargar cualquier especie; se exceptúan de esta disposición aquellos casos urgentes para lo cual un Agente de Tránsito deberá estar presente.

Art. 76.- El Control de la Carga, Pesos y Dimensiones de los vehículos de Carga que circulen en el país, estará regulado por el Reglamento respectivo.

Art. 77.- Los vehículos livianos de carga y pesados de carga, deberán de acatar las siguientes regulaciones, para el traslado de su carga, así:

1. Debe estar bien sujeta y acondicionada, para seguridad de los peatones y de los vehículos que transiten a su lado.

2. No debe obstruir la visibilidad del conductor, ni de ninguna manera dificultar la conducción del vehículo.

3. Debe transportarse de forma que no provoque polvo u otros inconvenientes, para lo cual se utilizarán toldos o lonas, cadenas y otros accesorios.

4. No debe ocultar las luces del vehículo, ni el número de placa.

5. Todos los accesorios como cables, cadenas, lonas y otros que sirvan para acondicionar o proteger la carga, deberán sujetarla bien y estar sólidamente fijos, reuniendo las condiciones de seguridad respectivas.

6. Cualquier carga que sobresalga de la parte trasera, delantera o lateral del vehículo, deberá ser señalada con banderas rojas, y con dispositivos proyectores de luz durante la noche, en ningún caso deberá la carga hacer contacto con la vía.

7. Se prohíbe la circulación por las vías públicas, de vehículos con exceso de carga sobre la permitida por la respectiva reglamentación. Los vehículos que infrinjan la disposición anterior serán decomisados hasta que presenten constancia de haber cancelado la multa correspondiente.

8. Se prohíbe la circulación de vehículos de más de ocho toneladas en determinados lugares de las zonas urbanas y suburbanas, según determinación especial dada por el Viceministerio de Transporte, excepto casos especiales de transporte de carga limitada conforme permiso especial otorgado por el referido Viceministerio, previo análisis técnico de la Unidad de Ingeniería de Tránsito.

9. Únicamente podrán cargar y descargar de conformidad con los horarios y los lugares acordados por la Unidad de Ingeniería de Tránsito.

10. Los vehículos de carga pesada deben someterse al pesaje en las casetas que se hayan destinado para tal efecto en las carreteras del territorio nacional.

11. Deben portar el permiso extendido por la Dirección General de Transporte Terrestre, sobre pesos y dimensiones.

12. Se prohíbe transportar pasajeros en la parte trasera de los camiones, salvo que sea autorizado por la Dirección General de Tránsito o sus Delegaciones; o Delegaciones de la PNC.

13. En los pick-ups de uso familiar, se permitirá el transporte de personas hasta un máximo de ocho adultos y cuatro menores, siempre y cuando no se sobrepase la capacidad del vehículo, prohibiéndose el que estas personas vayan sentadas en los laterales del vehículo.

Art. 78.- Los vehículos que transporten material peligroso además de lo establecido en los Tratados Internacionales deberán cumplir con las normas siguientes:

1. Portar un permiso otorgado conjuntamente por la Dirección General de Transporte Terrestre, y la Dirección General de Tránsito.
2. Someterse al horario, rutas y regulaciones que el Viceministerio de Transporte dicte; y
3. Cumplir con el reglamento específico sobre Control de Carga.

## CAPITULO IX

### DE LOS VEHICULOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

Art. 79.- Ningún vehículo, de aquéllos que cumplan con las características técnicas estipuladas en el Reglamento de Transporte Terrestre, podrá dedicarse a la prestación del servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros, sin haber cumplido las normas específicas que se determinen para su autorización.

Art. 80.- Al ser requerido por un pasajero, mediante la señal correspondiente, o cuando haya personas que deseen subir al vehículo, el conductor estará obligado a detener su marcha completamente, en la parada autorizada más próxima. La detención deberá hacerse siempre al costado derecho de la vía en las carreteras, y junto a la acera en las vías urbanas, a una distancia no mayor a 30 centímetros, separado paralelamente al borde de éstas.

Art. 81.- Prohíbese, especialmente, a los conductores de estos vehículos:

1. Efectuar la operación de aprovisionarlos de combustible, con pasajeros en su interior.
2. Llevar pasajeros en las escaleras, puertas, parrillas, pescantes, o colgados en el exterior.

3. Llevar las puertas abiertas, cuando el vehículo se encuentre en movimiento.
  
4. Ponerlo en movimiento o no detenerlo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo.
  
5. Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo con el objeto de disputarse pasajeros, entorpeciendo la circulación y el buen servicio.
  
6. Desviarse de la Ruta previamente autorizada, sin causa debidamente justificada.
  
7. Llevar mayor número de pasajeros para el cual está autorizado, según Tarjeta de Circulación.
  
8. Efectuar el recorrido cuando el vehículo se encuentra en malas condiciones mecánicas.
  
9. No respetar las paradas previamente establecidas y autorizadas.
  
10. Permanecer en una parada autorizada, más de un minuto, cuando no hay pasajeros a subir o bajar.
  
11. Trabajar en una Ruta distinta de la que el vehículo tiene permiso para circular, salvo que sea un viaje expreso y que tenga autorización de la Dirección General de Transporte Terrestre.
  
12. Permitir que los pasajeros bajen o suban, mientras el vehículo se halle en marcha.
  
13. Permitir que los pasajeros bajen por la puerta delantera y suban por la puerta trasera.
  
14. Polarizar lo vidrios con material reflejante o totalmente oscuro.

15. Utilizar protectores adicionales (Mataburros).

16.- Usar pitos de aire o estridentes dentro de la ciudad.

17. Usar aparatos de sonido que no vengan instalados de fábrica.

18. No atender la solicitud de transporte a personas discapacitas.

Art. 82.- A efecto de reducir las posibilidades de accidentes por exceso de velocidad, a partir del uno de enero de mil novecientos noventa y siete los vehículos de transporte colectivo urbano deberán poseer un dispositivo de regulación que permitirá que el vehículo no exceda la velocidad de sesenta kilómetros por hora.

## CAPITULO X

### DE LA REVISION DE VEHICULOS

Art. 83.- El examen de revisión técnica vehicular mecánica obligatoria, se realizará de la siguiente manera:

1. Como mínimo dos veces cada año, para los vehículos dedicados al transporte colectivo de pasajeros y transporte pesado de carga incluyendo los vehículos del Estado.

2. Como mínimo una vez al año, para todos los demás vehículos automotores.

La autoridad competente podrá realizar en cualquier momento y lugar, la verificación del cumplimiento de lo enunciado en este Artículo.

Art. 84.- El Viceministerio de Transporte a través de la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, autorizará los talleres particulares necesarios para que efectúen las revisiones mecánicas y emitan las constancias respectivas, de conformidad con la ley y este reglamento. Dichos talleres deberán reunir los requisitos siguientes:

1. Estar dotado de instalaciones adecuadas, de fácil acceso y parqueo, para mayor comodidad del público usuario.
2. Poseer equipo técnico adecuado para efectuar dichas revisiones.
3. Contar con mano de obra calificada
4. Garantizar las normas de seguridad e higiene exigidas por el Código de Trabajo.
5. Obtener póliza de seguro pertinente para cubrir cualquier eventualidad en el servicio que presten.
6. Garantizar agilidad, puntualidad, responsabilidad y eficiencia en su cometido.

La autorización a que se refiere este artículo será cancelada por la misma autoridad, cuando los propietarios de los talleres o sus representantes infrinjan las normas del proceso de revisión o cuando se les compruebe actuación dolosa o culposa, en relación con la autorización conferida, sancionándolos, en estos casos, con una multa establecida por el Viceministerio de Transporte y la Comisión Reguladora.

## CAPITULO IX

### DE LAS AGENCIAS VENDEDORAS, TALLERES DE REPARACION Y GARAJES.



Art. 85.- Los talleres de reparaciones de automotores solamente previa autorización de la Dirección General de Tránsito, y la posterior revisión técnica, podrán hacer cambio de: motores, pintura en los vehículos, carrocerías, etc.

Art. 86.- Asimismo no podrán hacer modificaciones que contraríen las de este Reglamento tales como adoptar más asientos de los que tienen determinados los vehículos en su matrícula, reforzar chasises para aumentarles capacidad, emplear chasises de automóviles para construir carrocerías de autobuses, eliminar los dispositivos para el control de emisión de gases, dispositivos de control de velocidades, etc.

Art. 87.- Todas las Agencias Vendedoras y talleres de reparación deberán estar inscritos en la Dirección General de Tránsito.

Art. 88.- Por cualquier infracción a lo establecido en los Artículos anteriores de este Capítulo, los propietarios encargados, incurrirán en una multa, y suspensión o cancelación de permiso de operación.

Art. 89.- Todos los propietarios de talleres dedicados a la reparación de vehículos estarán obligados a llevar un Registro de los vehículos que reparen a causa de un accidente de tránsito, detallando las características generales del vehículo, el daño reparado, el nombre y domicilio del propietario o de la persona que ordene dicha reparación.

La información referida será proporcionada a la autoridad judicial o Agente policial o Delegado de Tránsito que lo solicite, y en caso de negar dicha información o de no llevar dichos registros, el propietario del taller en cuestión incurrirá en multa de acuerdo a este Reglamento, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que hubiere lugar.

### TITULO III

#### DE LA CIRCULACION EN LA VIA PUBLICA

#### CAPITULO I

## DE LAS REGLAS PARA USUARIOS DE LA VIA

Art. 90.- Los vehículos que hayan sufrido un desperfecto mecánico, no podrán permanecer en las vías públicas entorpeciendo el tránsito y serán retirados a la mayor brevedad.

Art. 91.- Para efectos de estacionar un vehículo, los conductores deberán cumplir las siguientes indicaciones:

1. En zonas urbanas, las llantas del mismo deberán quedar a una distancia máxima de 0.30 metros del borde de la acera;

2. A los camiones, autobuses y otros vehículos que tengan una capacidad de fábrica mayor de tres toneladas, se les prohíbe el estacionamiento en las vías públicas, salvo que estén en los sitios debidamente autorizados para tal efecto; y

3. A los vehículos de transporte público de personas taxis, autobuses y microbuses, se prohíbe bajar y subir pasajeros; sin que estén debidamente estacionados en sitios previstos para tal efecto, o sin que el vehículo esté estacionado a una distancia máxima de 30 centímetros del cordón del borde de la acera y paralelamente a ésta; y mientras no se tenga la seguridad de que los pasajeros puedan subir o bajar sin correr riesgos. A estos mismos vehículos se les prohíbe circular con las puertas abiertas.

El incumplimiento de cualesquiera de los anteriores incisos, faculta a los Agentes policiales o Delegados de Tránsito para retirar de circulación el vehículo de acuerdo con lo estipulado por la Ley y este Reglamento, sin perjuicio de otras sanciones que legalmente procedan.

Art. 92.- Cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, que pretenda llevar a cabo la realización de obras de instalaciones, actos públicos, o actividades de índole privada o pública de tipo comercial, mercantil, festiva o deportiva, utilizando las vías públicas; deberá solicitar a la Dirección General de Tránsito, con una antelación no menor de siete días hábiles, la correspondiente autorización. Esto, principalmente, con el fin de tomar las medidas previsoras que garanticen el reordenamiento del tránsito vehicular y la seguridad vial.

El incumplimiento de dichas obligaciones llevará consigo, además de las responsabilidades que civilmente pudieran deducirse, la imposición de la multa que se fija en el cuadro de sanciones de este Reglamento.

Art. 93.- El peatón que transite por las vías públicas tendrá en todo momento el derecho de paso, debiendo en todo caso atender estrictamente lo indicado por la señalización vial para su seguridad.

Art. 94.- El peatón en general estará en el deber de prestar su cooperación a las autoridades para el mejor cumplimiento del Reglamento de Tránsito, cuando para ello sea requerido por las mismas autoridades.

Art. 95.- Todo peatón está obligado a tener precaución y deberá observar las reglas siguientes:

1. Es prohibido bajar o subir a un vehículo cuando éste se encuentre en movimiento, o viajar en los estribos, portezuelas, capotas y parrillas.

2. Toda espera de vehículos se hará siempre en los lugares de parada previamente establecidos. Asimismo al bajar de un vehículo no podrá cruzarse la vía hasta que el vehículo haya abandonado el lugar de parada, y no hacerlo nunca por el frente del vehículo

Art. 96.- Los peatrones están obligados a:

Transitar en zonas urbanas, solo por las aceras y cruzar las vías en las esquinas por las zonas de seguridad; en los lugares que haya pasos peatonales a nivel o a desnivel, deberán transitar por éstos.

Art. 97.- Los peatones cuando no haya aceras o espacio disponible y deban transitar por las calzadas de las carreteras; lo harán por el lado izquierdo, según la dirección de su marcha, en el caso de las carreteras de acceso restringido, les queda absolutamente prohibido transitar.

## CAPITULO II

## DE LAS REGLAS DE CIRCULACION VEHICULAR DE CARACTER GENERAL

Art. 98.- En la Circulación Vehicular todo conductor deberá atender y ejecutar las reglas que se dan a continuación:

1. Conducir siempre por la derecha de la vía
  
2. Al entrar a una calle o carretera principal, cederá el paso a todos los vehículos que circulen en esa vía, aunque vengan de la derecha o izquierda.
  
3. Ceder al paso a todo peatón que camine sobre la zona peatonal o de seguridad peatonal.
  
4. Detener por completo la marcha y ceder el paso siempre que llegue a una señal de ALTO o de PARADA. Si no hubiere esta señal la Calle tiene derecho de vía preferente sobre la Avenida, excepto cuando esta sea de mayor jerarquía, según lo establecido en el Plano de Jerarquización Vial de la Ciudad.
  
5. Ceder el paso a todo vehículo de policía, de bomberos, ambulancia y otros vehículos de emergencia, cuando lleven sirena abierta.
  
6. Ceder el paso a entierros, procesiones, tropas en marcha, desfiles escolares y otros análogos.
  
7. En Caso que dos vehículos circulen en sentido opuesto ya sea en Calle o Avenidas de doble vía y que vayan a cruzar sobre la misma dirección en la boca-calle, tendrá prioridad de paso de el que vire a su derecha.
  
8. Hacer siempre la señal respectiva, para cruzar las bocas calles.

9. Para virar a la izquierda debe acercarse al cruce y penetrar a la mitad derecha de la vía hacia la cual dobla.

10. Al doblar a la izquierda, ceder el paso a todos los vehículos que vengan de la dirección hacia la cual se dobla.

11. Al virar a la derecha no debe desviarse exageradamente hacia la izquierda antes de doblar la esquina.

12. Disminuir la velocidad siempre que se va a virar en una boca-calle.

13. Obedecer todas las señales de tránsito colocadas en las vías y las señales que haga el Agente de Tránsito, Delegados de Tránsito y otras autoridades.

14. Cuando se tiene que parar o estacionar el vehículo en una pendiente descendente, aplicarle el freno de mano y girar las ruedas delanteras hacia la cuneta; y en caso que la pendiente sea ascendente, las ruedas delanteras se girarán hacia afuera de la cuneta; y engranar el vehículo.

15. Disminuir la velocidad al entrar en pendiente descendente o curva y si la pendiente es muy pronunciada, cambiar a la velocidad inferior.

16. En todo caso de aglomeración de vehículos en marcha en un punto determinado, será obligatorio formar cordón o fila, incluyendo las motos; la que no podrá romperse por ninguna causa, excepto cuando se trate de vehículos que tienen derecho a vía libre.

17. En el caso del numeral anterior, cuando tuviere que bajar o subir pasajeros, el vehículo no podrá detenerse más de lo necesario, y sin ocasionar mayor demora del tránsito vehicular en general.

18. Disminuir la marcha considerablemente al pasar frente a colegios, escuelas, mercados, iglesias, teatros, cuando estuvieren entrando o saliendo peatones de estos lugares, y detenerse si fuera necesario.

Art. 99.- Como norma general en las curvas y pendientes de reducida visibilidad, los vehículos circularán en todas las vías por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, manteniendo la separación lateral suficiente para realizar las maniobras adecuadas con seguridad.

Art. 100.- Se circulará por las vías, tanto urbanas como interurbanas bajo las reglas siguientes:

1. En las vías de doble sentido de circulación y dos carriles separados o no por marcas viales, circulará por el de su derecha.

2. En las vías con doble sentido de circulación y tres carriles separados por marcas longitudinales discontinuas, circulará también por el de su derecha, y en ningún caso por el situado más a su izquierda.

3. Fuera de poblado, en las vías con más de un carril reservado por su sentido de marcha, circulará normalmente por el sentido más a su derecha, si bien podrá utilizar el resto de dichos sentidos cuando las circunstancias del tráfico o de la vía lo aconsejen a condición de no entorpecer la marcha de otro vehículo que le siga. Cuando una de dichas vías, tenga tres o más carriles, en el sentido de su marcha, los conductores de vehículos pesados, y similares, circularán normalmente por el situado más a su derecha, pudiendo utilizar el inmediato en las mismas circunstancias, y con igual condición a las citadas en el inciso anterior.

Art. 101.- Se prohíbe circular por las vías pavimentadas con vehículos de tracción animal, así como otras limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las demás vías objeto de este Reglamento cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez en la circulación, previo el Estudio Técnico correspondiente realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

Art. 102.- Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos, y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas ambientales y de circulación.

La velocidad máxima y mínima autorizada para la circulación de automotores se fijará en cada caso específico, de conformidad a Estudio Técnico realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

Art. 103.- Los tramos de la vía en los que por su estrechez sea imposible o muy difícil el paso simultáneo de dos vehículos que circulen en sentido opuesto, donde no haya señalización expresa al efecto, tendrá derecho de preferencia de paso, el que hubiere entrado primero.

En caso de duda sobre dicha circunstancia, tendrá preferencia el vehículo con mayores dificultades de maniobra.

Art. 104.- Todo vehículo en circulación que se encuentre detenido en una intersección regulada por semáforo y la situación del mismo constituya obstáculo para la circulación tendrá preferencia de paso siempre que al hacerlo no entorpezca la marcha de los demás conductores que avancen en el sentido permitido; así mismo si dicho vehículo no puede situarse o integrarse a la parte posterior, sin obstruir el tránsito transversal; deberá abstenerse de atravesar el cruce y deberá ceder el paso a dicho tránsito vehicular.

Art. 105.- Un vehículo parado o estacionado en una vía o procedente de las vías de acceso a la misma que pretenda incorporarse a la circulación, deberá cerciorarse previamente, de que pueda hacerlo sin peligro para los demás usuarios, cediendo el paso a otros vehículos y teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos.

Los demás vehículos en circulación facilitarán en la medida de lo posible, dicha maniobra, especialmente si se trata de un vehículo de transporte colectivo de pasajeros o de escolares que pretenda incorporarse a la circulación desde su parada señalizada.

Art. 106.- Un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta de aquella por la que circula, tomar otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación, a los conductores de los vehículos que circulan detrás del suyo y cerciorarse de que la velocidad y la distancia de los vehículos que se acerquen en sentido opuesto le permitirán efectuar la maniobra sin peligro.

También deberá abstenerse de realizar la maniobra cuando se trate de un cambio de dirección a la izquierda y no exista visibilidad para efectuar las maniobras necesarias a efecto de realizar los distintos supuestos cambios de dirección.

Art. 107.- No se podrá virar en "U" en toda situación que impida comprobar que al efectuar la maniobra no se obstaculizará el paso, ni se va a poner en peligro a otros usuarios, tampoco se permitirá virar en "U" en los pasos a nivel y en los tramos de vía afectados por la señal "túnel" así como en las carreteras, o lugares demarcados con línea central amarilla continua.

Solamente se permitirá hacer el viraje en "U" en los lugares habilitados e indicados al efecto con la señalización respectiva.

Art. 108.- Se prohíbe circular hacia atrás, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que los exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla.

La maniobra de marcha hacia atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales perceptivas y de haberse cerciorado, incluso siguiendo las indicaciones de otra persona si fuere necesario, de que por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás automovilistas y peatones.

Se prohíbe la maniobra de marcha hacia atrás en vías rápidas y carreteras de altos volúmenes de Tránsito y en la Red Vial Urbana Principal.

Art. 109.- Aquel vehículo en circulación que advierta que otro que le sigue tiene el propósito de adelantarlo, estará obligado a ceñirse al borde derecho de la calzada, salvo que el supuesto cambio de dirección a la izquierda o de parada en ese mismo lado.

Al ser adelantado, se prohíbe aumentar velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento. También estará obligado a disminuir la velocidad de su vehículo cuando una vez iniciada la maniobra de adelantamiento, se produzca alguna situación que provoque peligro para su propio vehículo o para el que lo está efectuando, o para los que circulen en sentido opuesto o para cualquier peatón.



Art. 110.- Cuando en un tramo de vía en el que esté prohibido el adelantamiento, se encuentre inmovilizado un vehículo que, en todo o en parte, ocupe la calzada en el carril del sentido de la marcha y salvo en los casos en que tal inmovilización responda a necesidades de tráfico, se le podrá rebasar, aunque para ello haya que ocupar parte del carril izquierdo de la calzada, después de haberse cerciorado de que se pueda realizar la maniobra sin peligro.

Art. 111.- La parada o el estacionamiento de un vehículo en vías interurbanas deberá efectuarse siempre en el lado derecho de la misma, dejando libre la calzada.

Cuando en vías urbanas tenga que realizar esta maniobra, se situará el vehículo al borde derecho de la vía, y cuando sea de sentido único, lo podrá situar también en el lado izquierdo, si la señalización vial así lo permite.

La parada y estacionamiento deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del mismo y el evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.

Art. 112.- Queda prohibido parar y estacionar:

1. En las curvas y elevación de pendientes en visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.
2. En los pasos a nivel, y paso de peatones.
3. En los carriles o partes de la vía reservadas exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.
4. En las intersecciones y en sus proximidades.
5. Sobre los rieles del ferrocarril o tan cerca de ellos que pueda entorpecer su circulación.

6. En los lugares donde se impida la visibilidad de señalización a los usuarios a quienes afecte u obligue a hacer maniobras.

7. En autopistas, salvo en las zonas habilitadas al efecto.

8. Estacionar en doble fila.

9. En puentes o ejes preferenciales; y

10. Otros sitios donde la señalización vial expresamente así lo indique.

Art. 113.- En los vehículos en circulación se debe extremar la prudencia y reducir la velocidad por debajo de la máxima permitida al aproximarse a un paso a nivel del ferrocarril. Los usuarios que al llegar a un paso a nivel de ferrocarril lo encuentren obstaculizado, deberán detenerse uno detrás de otro en el carril correspondiente hasta que tengan el paso libre.

El cruce de la vía ferrea deberá realizarse sin demora y después de haberse cerciorado de que por las circunstancias de la circulación o por otras causas, no existe riesgo de quedar inmovilizado dentro del paso.

Art. 114.- Cuando por razones de caso fortuito o fuerza mayor quede un vehículo detenido en un paso a nivel del ferrocarril o se produzca la caída de su carga dentro del mismo, el conductor estará obligado a adoptar las medidas adecuadas para el rápido desalojo de los ocupantes del vehículo o de su carga para dejar el paso expedito en el menor tiempo posible. Si no lo consiguiese, adoptará inmediatamente todas las medidas a su alcance para que, tanto los maquinistas de los vehículos que circulen por los rieles como los conductores del resto de los vehículos que se aproximen, sean advertidos de la existencia del peligro con la suficiente antelación.

Art. 115.- Para la mejor circulación, los conductores de vehículos automotores, harán las señales siguientes para indicar modificación de carril, viraje o giro, durante el día y la noche, así:

1. Para virar a la derecha no deberá rebasar el eje imaginario de la vía, indicando dicha maniobra con la luz direccional del costado derecho.

2. Para virar a la izquierda, deberá alejarse de la acera avanzando hasta acercarse lo más que se pueda al centro de la vía, indicando la maniobra respectiva, con la luz direccional del costado izquierdo.

3. Cuando el motorista quiera aminorar la marcha del vehículo, o sea para detenerse o por cualquier otra circunstancia, lo hará presionando suave varias veces el freno, para que la luz trasera indicadora de frenado se active igualmente, así como, una vez que se haya detenido, deberá activar las luces intermitentes de emergencia.

4. Para retoceder, se indicará por medio de luz blanca trasera de luminosidad relativamente alta.

Art. 116.- Dentro de la circulación vehicular deberán tenerse presente y cumplir con exactitud las reglas siguientes:

1. No deberá conducirse describiendo curvas o atravesar el vehículo.

2. No podrá sobrepasarse a otro vehículo, sin antes haberlo indicado con la luz direccional, o cuando un tercero viene en dirección contraria o cuando el vehículo delantero se acercare a algún trecho angosto, curva, puente, etc.

3. Debe dejarse el vehículo estacionado a más de 10 metros de las esquinas de las intersecciones urbanas y de los hidrantes públicos.

4. Debe de estacionarse fuera de las curvas, cruces, pasos a nivel, puentes u otros lugares que sean señalados al efecto.

5. Deberá de disminuir la marcha del vehículo en la proximidad de los cruces de caminos, y pasos a nivel; o suspender la marcha tan pronto como se oiga el silbato de las locomotoras o de

otra clase de vehículos y en general cuando vea alguna señal que indique precaución o reducción de velocidad.

6. Moderar la velocidad o suspender la marcha cuando se encuentre con partidas de ganado y todo medio de transporte que ofrezca peligro de accidente.

7. Disminuir la velocidad del vehículo, al atravesar las boca-calles, haya o no servicio de policía.

8. Disminuir la velocidad cuando algún autobús detenga su marcha, debiendo dejar en este caso, el suficiente espacio para la subida o bajada de pasajeros.

9. Moderar la velocidad del vehículo en tal forma que pueda detenerse en un espacio de 3 metros al llegar a recodos bruscos, curvas agudas, falta de visión del objetivo, desvíos o pasos a nivel.

10. No retroceder en vías de mucho tránsito.

11. No conducir durante la noche, con luz alta dentro de las ciudades.

12. Poner luz baja en las carreteras al encontrarse con otro usuario.

13. No circular de noche con el sistema de luces exteriores apagadas.

14. Que la carga de su vehículo no sobrepase la carrocería, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento respectivo.

15. No usar escape libre.

16. No salir de un garage o de otro lugar donde se guarde el vehículo sin antes tomar las precauciones necesarias.

17. No interrumpir u obstaculizar de alguna manera el tránsito en general.

18. No lavar vehículos de transporte colectivo en las vías públicas o lugares públicos.

19. No efectuar reparaciones en las vías o lugares públicos, salvo en el caso de extrema necesidad y que el desperfecto sea imprevisto.

20. No dejar el vehículo abandonado en las vías o lugares públicos.

21. No conducir con el motor desconectado.

22. No conducir en sentido contrario.

23. No conducir sin seguir las direcciones marcadas con las señales, desobedeciendo las disposiciones de este Reglamento a las dictadas por la Dirección General de Tránsito.

24. En las poblaciones se suprime el uso del pito, bocina u otro instrumento para anunciar el paso de los vehículos, y sólo deben usarse en carreteras.

25. Verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento, principalmente los frenos de manos y pie, el sistema de dirección y ejes.

26. No conducir a mayor velocidad que la reglamentaria.

27. No disputarse la vía con otro vehículo.

28. No manejar vehículos automotores sin tener licencia para ello.

29. No ceder el vehículo a personas que no estén debidamente autorizados por la licencia o tarjeta de práctica, respectivas.

30. No conducir vehículos que no estén debidamente matriculados.

31. No usar las placas que pertenecen a otro vehículo.

32. No llevar las placas cubiertas ilegibles o alteradas.

33. No permitir que en los vehículos viajen personas en los guardafangos, estribos o parrillas.

Art. 117.- Para realizar la maniobra de adelantamiento de un vehículo, todo conductor deberá:

1. Cerciorarse, antes de iniciar la maniobra, que ningún conductor que le siga la haya iniciado también, mirando para tal efecto, por los espejos retrovisores. También debe volver su cabeza para verificar el ángulo muerto del espejo.

2. Cerciorarse de que el lado izquierdo de la carretera sea claramente visible y que si hay circulación en sentido opuesto, esté a una distancia suficiente para que permita el adelantamiento, sin obstruir ni poner en peligro los demás vehículos.

3. Anunciar su intención con la luz direccional, pasar luego por la izquierda, al vehículo que marcha adelante, a una distancia segura, y volver al carril de la derecha cuando alcance una distancia razonable, sin obstruir la marcha del vehículo rebasado, y anunciando siempre su intención de volver al carril con las luces direccionales reglamentarias.

4. No rebasar a la vez a más de dos vehículos que circulen en la misma dirección.
5. No adelantar a otro vehículo que se haya detenido frente a una zona de paso para peatones.
6. Queda prohibido adelantar a otro u otros vehículos que circulen a la velocidad máxima permitida.
7. No rebasar en boca-calles.

Art. 118.- Los conductores de vehículos pesados o de tránsito lento están obligados a ceder el paso a los más rápidos; y en las carreteras con dos carriles o más, por sentido, deberán transitar estrictamente al lado derecho.

Art. 119.- Para que un vehículo automotor pueda circular en cualquier lugar del territorio nacional, deberá reunir los requisitos siguientes:

1. Estar inscrito en el Registro Público de Vehículos Automotores.
2. Poseer la respectiva Tarjeta de Circulación vigente.
3. Portar las respectivas Placas de Identificación.
4. Tener Vigente el Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores.
5. Haber efectuado la Revisión Mecánica correspondiente.

Los requisitos anteriores, con excepción del primero, se exigirán a todos los vehículos importados, introducidos o en tránsito por el territorio de la República, debiéndose considerar

las equivalencias de tales requisitos, con respecto al país de origen; el incumplimiento dará lugar al decomiso del vehículo.

Art. 120.- Los vehículos deben conducirse por el carril derecho de la vía, excepto en los siguientes casos:

1. Cuando el carril derecho estuviere obstruido y fuere necesario transitar por el izquierdo.
2. Cuando se adelante a otro vehículo que transite en la misma dirección.
3. Cuando la vía esté diseñada o marcada para tránsito en una sola dirección.

Cuando se trate de vías rápidas y otras carreteras especiales de varios carriles de circulación, los vehículos más rápidos circularán por el lado izquierdo y los más lentos estrictamente por el lado derecho, el conductor debe respetar y acatar las señales específicas colocadas en tales vías para regular el uso de los carriles.

Art. 121.- Todo vehículo que circule por la vía pública deberá acatar estrictamente las siguientes disposiciones en relación con la distancia respecto al vehículo que va adelante:

1. Deberá mantener una distancia de seguridad tal, que garantice la detención oportuna en caso de que el lo precede frene intempestivamente. Para ello, deberá el conductor tomar en cuenta la velocidad, las condiciones de la vía y del tiempo, y las del propio vehículo;
2. Los vehículos de más de tres toneladas de capacidad deberán dejar un espacio suficiente para que un vehículo que les alcance, pueda entrar en dicho espacio y ocuparlo sin que para ello represente ningún peligro;
3. En carreteras no urbanas y en condiciones climatológicas normales, la distancia mínima de separación debe ser aproximadamente de tres metros por cada diez kilómetros por hora en que viajen. En condiciones climatológicas adversas se tomará el doble de la distancia antes mencionada; y



4. Cuando hay congestión, la distancia de separación entre los vehículos no debe ser menor de un metro.

Art. 122.- Toda modificación en las velocidades, dirección o situación de un vehículo en marcha o estacionado, deberá señalarse con la debida anticipación y en forma reglamentaria. La señal no otorga el derecho de ejecutar la maniobra si ésta pone en peligro la seguridad de otros vehículos o personas.

Art. 123.- Para la utilización de las luces deberán acatarse las siguientes normas:

1. Desde media hora antes de la hora natural del anoecer y hasta media hora después de la hora natural del amanecer queda prohibida la circulación de vehículos sin las luces reglamentarias encendidas. Esta disposición se aplicará, igualmente a cualquier hora del día, en aquellas ocasiones en que por razones naturales o artificiales se dificulte la visibilidad.

2. La luz alta del vehículo se utilizará solamente en las carreteras, siempre y cuando en el sentido opuesto de la circulación no vengán vehículos a una distancia a la cual sea razonable que dicha luz alta les pueda producir deslumbramiento.

3. La luz baja del vehículo se utilizará solamente en las zonas urbanas. También en las carreteras cuando en el sentido contrario de circulación vengán vehículos, o cuando se transite detrás de otro vehículo.

Art. 124.- Al aproximarse a cualquier intersección de vías en que no se tenga prioridad de paso deberá procederse de la siguiente forma:

1. Si se trata de un acceso controlado por la luz roja de semáforo, el conductor deberá detener el vehículo en la línea de parada que esté debidamente demarcada. Si no hubiere, se detendrá cerca de la vía que va a cruzar sin obstruir el tránsito transversal. En el caso de que se vaya a realizar un giro a la derecha, si el tránsito en la vía que tiene luz verde lo permite, se puede girar como si se tratará de un cruce regulado con la señal fija de ALTO. La Unidad de Ingeniería de Tránsito está facultada para prohibir el giro a la derecha en rojo en aquellos sitios que lo considere pertinente y para ello deberá colocar señalamiento fijo que así lo indique.

2. Cuando la luz verde del semáforo le asigna el derecho de paso al vehículo, también le prohíbe el paso al peatón que atravesará la vía en la cual se ha dado la indicación de luz verde; en el caso, de que al iniciarse la luz verde, el peatón ya haya abandonado la acera y esté sobre la calzada, en un punto tal que no pueda reformar rápidamente a la acera de la cual salió, el conductor deberá obligatoriamente permitirle el retorno o que finalice el atravesamiento de ésta.

3. La luz amarilla del semáforo indica que el conductor debe desacelerar para detenerse si aún se encuentra lejos del punto de cruce, o que deba apresurarse sin exceder los límites de velocidad, para evacuar la intersección, si se encuentra muy cerca del punto de cruce. En este último caso no se debe frenar bruscamente para evitar el cruce.

4. Si se trata de un acceso controlado con la señal de ALTO, el conductor deberá detener el vehículo completamente, en la línea demarcada sobre la calzada, aun cuando se encuentre con suficiente visibilidad y sobre la vía con prioridad de paso no circule ningún vehículo. Si no existe línea de parada, se detendrá al entrar en el punto más cercano de la vía que va a cruzar.

Para realizar tal maniobra, el vehículo le cederá el paso a todos los peatones que ya se encuentren sobre la calzada de origen y la de destino, exceptuándose de esto, el caso en el que el peatón que se encuentra sobre la calzada de destino del vehículo, haya ingresado imprudentemente a ésta, considerando que la condición existente sobre dicha vía de destino y que no está regulada por la señal de ALTO, presenta "luz verde imaginaria" para los vehículos que circulan sobre ella.

5. En aquellas intersecciones donde se encuentra la señal de CEDA EL PASO, el conductor deberá disminuir su velocidad de tal forma que se pueda observar el tránsito que se aproxima por las otras vías. Si se aproxima un vehículo que por su cercanía o rapidez pudiera poner en peligro la seguridad, deberá detener su marcha por completo. En ambos casos deberá ceder el paso a los peatones que se encuentren sobre la calzada, atravesando la vía de origen o de destino del vehículo.

Art. 125.- Tendrán prioridad de paso con respecto a los demás vehículos:

1. Los que circulan sobre rieles;

2. Los de emergencia debidamente autorizados, los cuales gozarán de preferencia en la vía, siempre que se indentifiquen con señales visuales y sonoras características, y que cumplan con las limitaciones reglamentarias. En tal caso los demás vehículos deberán detener su marcha, y maniobrar para el libre paso al vehículo de emergencia, reanudando la marcha una vez que la haya pasado el vehículo de emergencia;

3. Los que circulan sobre una carretera primaria, en relación con los que hacen sobre una carretera secundaria, y los que circulan sobre una carretera secundaria en relación con los que lo hacen sobre una carrera terciaria; así mismo aquellos que circulen por la vía pavimentada, frente a los procedentes de otra sin pavimentar.

4. Cuando los conductores se acerquen a un cruce de carreteras por caminos distintos y no existe señal que dé la prioridad a uno de ellos y las dos vías son el mismo tipo, el conductor que llegue por la izquierda debe ceder el paso al vehículo de su derecha;

5. Los vehículos regulados por una señal CEDA EL PASO, en relación con los regulados con la señal ALTO;

6. En aquellas intersecciones con dos accesos controlados con señal fija de ALTO, los vehículos que giran a la izquierda por la vía principal tienen prioridad sobre todos los vehículos en los dos accesos secundarios. Los vehículos que continúan directo por los accesos secundarios tienen prioridad sobre los que giran a la izquierda desde esos mismos accesos;

Art. 126.- Al aproximarse a cualquier redondel o rotonda los conductores deberán según las siguientes disposiciones:

1. El vehículo que viaja dentro de un redondel o rotonda tiene prioridad de paso sobre el que dispone entrar en ella.

2. Dentro de un redondel o rotonda la velocidad máxima permitida es de treinta kilómetros por hora.

3. El vehículo que va a ingresar al redondel o rotonda debe ceder el paso al que circula dentro de ella, deteniéndose completamente, si es necesario en la línea de límite correspondiente a su carril. Se ingresará a la rotonda sólo cuando la separación entre los vehículos que circulen dentro de ella, permita una maniobra segura.

4. Para ingresar al redondel o rotonda los vehículos se ubicarán en los carriles de acceso dependiendo de la localización de la salida a la que se dirijan, según se indica a continuación:

a) Si se va a abandonar el redondel o rotonda por la primera salida, el vehículo se debe ubicar previamente en el carril externo derecho del acceso. Para realizar la maniobra de abandono, se debe conceder la luz direccional derecha y utilizar el carril derecho de la salida.

b) Si se va a abandonar el redondel o rotonda por la segunda salida, el vehículo se puede ubicar en cualesquiera de los dos carriles derechos del acceso. Mientras se circula dentro del redondel o rotonda se debe mantener el carril correspondiente al elegido previamente y la luz direccional izquierda encendida. Para realizar la maniobra de abandono, se debe encender la luz direccional derecha y usar el carril de la salida correspondiente al utilizado para circular dentro del redondel o rotonda.

c) Si se va a abandonar la rotonda por la tercera salida u otra posterior, el vehículo se debe ubicar previamente en el carril interno (izquierdo) del acceso. Mientras se circule dentro de la rotonda se hará dentro del carril interno a ésta, con la luz direccional izquierda encendida. Para realizar la maniobra de abandono de debe encender la luz direccional derecha y utilizar el carril de la salida.

5. Para ubicación de los vehículos en los carriles de acceso, el señalamiento vertical establecido por la Unidad de Ingeniería de Tránsito prevalece sobre estas reglas. La señal que rige es de fondo verde con dibujos en blanco y en su parte inferior, en recuadro amarillo, se indica la ubicación que se debe respetar.

6. No se permite cambiar de carril dentro del redondel o rotonda excepto en las maniobras de entrada y salida.

7. No se permite rebase dentro del redondel o rotonda.

8. Aún en los casos en que el diseño geométrico del redondel o rotonda facilite maniobrar hacia la primera salida de forma expedita, es obligatoria para los vehículos que deseen ingresar a ésta, respetar la señal de CEDA EL PASO, respetando siempre la prioridad de los vehículos que circulan dentro del redondel o rotonda.

Art. 127.- La utilización del carril de giro a la izquierda, se efectuará según las siguientes disposiciones:

1. Este carril se utiliza principalmente en la franja central de vías urbanas con varios carriles y es zona de refugio que permite a los conductores realizar maniobras desde o hacia una vía secundaria, sin interrumpir el libre flujo de tránsito;

2. Este carril no puede ser utilizado para la circulación libre, ni tampoco tratar de rebasar;

3. Los vehículos que circulen en cualquier sentido de la vía y necesiten realizar un giro izquierdo, deben ubicarse en el carril izquierdo de su sentido de circulación por lo menos con cien metros de anticipación al punto donde realizarán tal maniobra, accionarán la luz direccional izquierda cincuenta metros antes y disminuirán la velocidad; al verificar que no se presenten conflictos con otros vehículos, deben ingresar al carril central y detenerse completamente en el lugar seleccionado, manteniendo la luz direccional izquierda, para completar la maniobra, deberán esperar un espacio adecuado entre la corriente de los vehículos del sentido contrario de tal manera que no exista la posibilidad de colisión;

4. Para ingresar al carril de giro izquierdo de una vía principal, desde una vía lateral o desde una propiedad privada, se debe accionar la luz direccional izquierda, esperar un espacio adecuado entre los vehículos que circulen en la vía principal, cruzar la calzada escalonadamente de derecha a izquierda y finalmente, refugiarse en el carril de giro, siempre que esta maniobra pueda ser realizada con seguridad. Para ingresar luego a los carriles de circulación normal de la vía que se tomará, se debe verificar que no se presenten conflictos con los vehículos de la vía y carril de giro del sentido opuesto.

5. Un Vehículo detenido en el carril de giro, no debe obstaculizar el paso de los que circulan por los carriles adyacentes; y

6. Este carril se marcará con línea externa continuas y líneas internas discontinuas, ambas de color amarillo. Esta demarcación no permite los giros en "U".

Art. 128.- Los conductores de motocicletas de todo tipo y clase deberán:

1. Usar un casco de seguridad debidamente colocado y sujetado, al igual que cualquier pasajero que transporten.

2. Conducir su vehículo con absoluta libertad de movimientos, por lo que se le prohíbe llevar paquetes, bultos u objetos que les impidan tener ambas manos asidas en el volante.

3. Abstenerse de sujetarse de otro vehículo en marcha, en las vías públicas.

4. En las motocicletas de dos rueda sólo podrán conducirse una persona en la parte posterior, cuando ésta tenga parrilla o venga provista de fábrica de un asiento trasero; y no podrán viajar más de dos personas.

5. Las motocicletas de compartimiento especial para el acompañante, denominadas motonetas y "side cars", estarán autorizadas a llevar la cantidad de acompañantes de acuerdo a la capacidad estipulada por el fabricante.

6. Conducir con las luces encendidas.

Art. 129.- Los ciclistas deben proceder, en la vía pública de la siguiente manera:

1. Circular por el lado derecho de la vía, y lo más cercano posible a la orilla de la calzada.

2. En los casos en que deban adelantar a un vehículo estacionado o de menor velocidad deben asegurarse de que no exista ningún peligro para efectuar la maniobra.

3. No podrán circular en aquellas carreteras cuya velocidad autorizada sea de sesenta kilómetros por hora o más; excepto en los casos de eventos especiales, debidamente autorizados por la Dirección General de Tránsito y tomando las debidas precauciones que alerten a los demás usuarios de la vía.

4. Cuando circulen varias bicicletas lo harán en fila, una tras otra.

5. En una bicicleta no podrán viajar más de una persona, salvo que esté acondicionada especialmente para ello.

6. No podrán circular en las aceras de las vías públicas.

7. Se les prohíbe sujetarse a otro vehículo en marcha.

8. Se les prohíbe a los menores de diez años conducir bicicletas o triciclos por las vías públicas, y en general, se prohíbe el aprendizaje para la conducción de bicicletas en las calles de mucho tránsito.

9. Se les prohíbe circular en las horas nocturnas, salvo que cuenten con los dispositivos reflectivos adecuados y necesarios para ser visibles a una distancia no menor de 100 metros.

El incumplimiento a estas disposiciones, dará lugar al decomiso de la bicicleta y la correspondiente multa, sin cuya cancelación, no se procederá a su devolución.

Art. 130.- Los vehículos de tracción humana o animal, siempre deberán ceder el paso a los vehículos automotores y, entre sí, el vehículo más rápido. Está prohibida su circulación por carreteras de acceso restringido, jurisdicciones urbanas así como por las vías rápidas y aceras.

### CAPITULO III

## DE LAS RESTRICCIONES A LA CIRCULACION DE TRANSITO

Art. 131.- Con el objeto de hacer práctica la aplicación de las reglas de circulación en determinadas vías cuyo crecido movimiento no guarda relación con su anchura y otras circunstancias imprevistas, la Dirección General de Tránsito en coordinación con la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil en la Capital y sus Delegaciones en las Zonas o Departamentos, queda facultada para imponer restricciones a la circulación de vehículos, en base a la opinión y/o estudios técnicos realizados o avalados por la Unidad de Ingeniería de Tránsito, en la forma siguiente:

1. Limitar el tránsito a una sola dirección en determinadas vías.
2. Determinar horas y zonas restringidas donde el cruce será obligado sólo a la derecha.
3. Fijar horas especiales para el tránsito de determinados vehículos.
4. Limitar la hora de carga y descarga
5. Prohibir el estacionamiento de vehículos desocupados en algunas calles.
6. Disponer el tránsito de vehículos y peatones en desfiles, fiestas cívicas, ferias y solemnidades religiosas.
7. Excluir cierta clase de vehículos o animales de las calles donde el tránsito así lo exija.
8. Prohibir el tránsito por las calles y caminos, a los animales en pastoreo y mancornado, así como animales sueltos cuando no los guíen suficientes arrieros.



9. Solamente se permitirá el paso libre de animales, en los pasos debidamente señalados.

10. Solo se permitirá la utilización de luces de emergencia previa autorización de la Dirección General de Tránsito.

Art. 132.- Los vehículos con altoparlantes deberán acatar las siguientes regulaciones:

1. Deben contar con un permiso dado por la Dirección General de Tránsito, en el cual se autorice a llevar instalados y poner en funcionamiento los altoparlantes.

2. Se les prohíbe circular con los altoparlantes en funcionamiento de las veinte a las siete horas del día siguiente, salvo permiso de la Dirección General de Tránsito, el cual estará fundamentado en razones de interés público.

3. Les queda prohibido circular con los altoparlantes en funcionamiento cien metros antes y cien metros después de los centros de enseñanza, iglesias, hospitales y clínicas; y además;

4. Cumplirán con todas las disposiciones de este reglamento.

Art. 133.- En las vías públicas no se permitirá el tránsito de aplanadoras equipadas con cremalleras, dientes, maquinaria agrícola, tractores, góndolas, etc., que puedan dañar el pavimento, excepto las que tengan sus ruedas con sus respectivas defensas para evitar el daño y previo permiso de la Dirección General de Tránsito; para que su circulación sea en horas de la noche y por calles de poco tránsito, cumpliendo con los requisitos mínimos de seguridad indicados en el respectivo permiso. Caso de contravención, se detendrá el vehículo y se obligará a su propietario al traslado por otros medios, aplicándosele una multa, y obligándosele a la reparación del daño ocasionado.

#### CAPITULO IV

#### DE LOS VEHICULOS CON DERECHO A VIA LIBRE

Art. 134.- Derecho a vía libre es el que tienen determinados vehículos que para llegar al lugar de su destino, directa e inmediatamente, pueden abrirse paso entre los demás vehículos de cualquier clase, que transiten en la vía pública, los cuales por su parte tienen la obligación de cederles el paso, bajo responsabilidad estricta de sus respectivos conductores.

Art. 135.- Únicamente tendrán el derecho de vía libre:

1. El vehículo en que viaja el señor Presidente de la República, los que ocupen su Plana Mayor y Servicios de Seguridad estando también exentos de formar cordón o fila y de todas las resoluciones de tránsito, entendiéndose que los últimos vehículos mencionados gozarán de estos privilegios cuando acompañen al referido funcionario.

2. Las ambulancias de emergencias, asistencia médica y Cruz Roja, cuando lleven o vayan a traer enfermos de suma gravedad para ser conducidos a los hospitales, clínicas particulares, etc.

3. Los vehículos del Cuerpo de Bomberos, cuando se trate de incendios, o cualquier otro siniestro; y

4. Los vehículos del Ejército cuando traigan o lleven heridos o enfermos de gravedad o cuando conduzcan tropas o material de guerra con urgencia.

5. Los vehículos de la Policía Nacional Civil y la Dirección General de Tránsito, cuando se encuentren en cumplimiento de su función policial.

Art. 136.- Los vehículos determinados en el Artículo anterior, podrán circular a cualquier velocidad siempre que se trate del desempeño del cometido a que están formados y que la urgencia del momento así lo requiera; pero en todo caso deberán anunciar su presencia con la debida anticipación por medio de sirenas especiales u otro aviso similar.

Art. 137.- Es obligación de todo conductor de vehículo, cualquiera que sea su clase y la persona que lo guíe, ceder el paso a los vehículo que tienen derecho a vía libre.

## CAPITULO V

### DE LOS LUGARES DE ESTACIONAMIENTO

Art. 138.- Para efectos de estacionar un vehículo, los conductores deberán cumplir las siguientes indicaciones:

1. Queda estrictamente prohibido estacionar en las aceras y asimismo, ubicado en forma que impida el libre tránsito de vehículos o peatones, que afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad de tránsito; como caso especial, se permitirá el estacionamiento en el espacio destinado para aceras, siempre y cuando ésta haya sido acondicionada adecuadamente mediante las rampas respectivas y que exista un espacio libre no menor a 1.00 mts., para que los peatones puedan circular por ella; dicha autorización será otorgada a través de la Dirección General de Tránsito, previo estudio técnico realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito.

2. Si el vehículo ha de quedar estacionado, deberá aplicarse el freno de emergencia o estacionamiento.

3. Si por razones especiales el vehículo debe ser estacionado en una carretera, deberá colocarse fuera de la calzada y señalar su presencia mediante luces de estacionamiento y dispositivos luminosos reflectantes. Si no hubiere hombro o espaldón, se procurará hacerlo en el lugar apropiado, donde no constituya peligrosidad para el tránsito.

4. No se podrá estacionar ningún vehículo en aquellos lugares debidamente marcados con señales fijas que así lo indiquen o demarcados con una franja amarilla, excepto que las señales limiten la prohibición a cierto horario.

5. Se prohíbe asimismo, estacionar a una distancia menor de un metro anterior y posterior a zonas de pasos para peatones; a menos de diez metros de un hidrante o una intersección de vías urbanas, y a menos de veinticinco metros de una intersección de vías o urbanas.

6. Queda prohibido estacionar en la parte superior de una curva en pendiente o en los carriles de circulación de las vías.

7. Se prohíbe estacionar frente a cualquier entrada y salida de planteles educativos, hospitales clínicas, estacionamientos privados o públicos, garajes y locales o edificios donde se llevan a cabo espectáculos o eventos deportivos, religiosos, sociales u otros de interés público.

8. No se permite estacionar en Ejes Preferenciales, en sitios especialmente señalados y en lugares destinados para uso exclusivo de discapacitados.

Art. 139.- En las vías de tránsito de una sola dirección, el estacionamiento se hará colocándose en el sentido en que los vehículos estén autorizados a circular, de conformidad a la señalización respectiva. Está prohibido el estacionamiento en doble fila.

Art. 140.- Únicamente en las plazas, calles o avenidas cuya amplitud lo permita, podrán colocarse los vehículos estacionados unos al lado de otro perpendicularmente o diagonalmente a la acera.

Art. 141.- Es prohibido el estacionamiento de vehículos cualquiera que sea su clase, en las curvas, puentes, pendientes muy pronunciadas o a media calle.

Art. 142.- Los reservados y/o puestos de estacionamiento y zonas de carga y descarga quedarán sujetos a toda autorización o modificación ordenada por la Dirección General de Tránsito, por consiguiente se podrán suprimir dichos puestos total o parcialmente para adoptar otros sistemas.

Art. 143.- Los vehículos deberán ser estacionados al lado derecho de las vías en el sentido de tránsito, pudiéndose autorizar el estacionamiento al lado izquierdo, siempre en el sentido de la circulación, colocando por ello la correspondiente señalización.

## CAPITULO VI

## DE LA DETERMINACION DE VELOCIDAD

Art. 144.- Los límites de velocidad para la circulación de vehículos serán fijados por la Dirección General de Tránsito, de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía, previo estudio técnico realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito. Esos límites, tanto el mínimo como el máximo regirán desde la colocación de los rótulos o demarcaciones que indiquen esas velocidades, los cuales deberán estar convenientemente ubicadas en las vías.

Para comprobar la velocidad en que se viaja, las autoridades de tránsito podrán utilizar indistintamente el radar pistola, el radar con cámara incorporada, el cronómetro, sistema de vigilancia automática o cualquier otro sistema que la Dirección General de Tránsito establezca.

Art. 145.- En donde no existiere lo indicado en el primer inciso del Art. 144, se establecen las siguientes velocidades, como máximo para toda clase de vehículos:

1. Automóviles y motocicletas en las ciudades o zonas pobladas hasta 50 kms. por hora; para atravesar las boca-calles, doblar esquinas y en los cruces, hasta 20 kms. por hora; en carreteras, fuera de las poblaciones, y en línea recta, hasta 90 kms. por hora; en carreteras en curva hasta 50 kms. por hora.

2. Camiones y autobuses, en las ciudades o zonas pobladas, hasta 40 kms. por hora; para atravesar boca-calles, cruces o doblar esquinas, hasta 10 kms. por hora; en carreteras fuera de las poblaciones y en línea recta, hasta 70 kms. por hora; en las carreteras en curva hasta 40 kms. por hora.

Art. 146.- Todos los conductores automotores tendrán la obligación de disminuir su velocidad a 10 kms. por hora, cuando pasen frente a los colegios, escuelas y centros de espectáculos a las horas de entrada y salida de los concurrentes, lo mismo frente a los mercados o paseos públicos o detener la marcha si el caso lo amerita.

Art. 147.- Esta determinación de velocidades regirá en toda la República, pudiendo ser modificada en cualquier tiempo, por la Dirección General de Tránsito previo estudio realizado o avalado por la Unidad de Emergencia de Tránsito y la consecuente aprobación del Viceministro de Transporte, de acuerdo con las necesidades de seguridad o las conveniencias del servicio de tránsito.

Art. 148.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor a la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles. Asimismo, no deberá conducirse un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de la circulación.

## CAPITULO VII

### DE LAS SEÑALES Y SIGNOS DE LOS AGENTES

Art. 149.- Las señales y signos de los Agentes de Tránsito indicarán lo siguiente:

1. Cuando el Agente extienda los dos brazos, indica "PARO GENERAL", en este caso todos los vehículos harán alto, y mientras tarda la señal, los peatones podrán atravesar libremente por las zonas peatonales o por cualquiera de las boca-calles del crucero, pero nunca en sentido diagonal.

2. Los vehículos tanto la señal de "ALTO" como a la de "PARO GENERAL" deberán detener su marcha antes de cruzar las franjas de la zona de seguridad señaladas en el pavimento, y donde no las hay, antes de la línea imaginaria de la boca-calle a fin de que los peatones puedan transitar sin obstáculo.

3. En el crucero donde esté ubicado un Agente de Tránsito o Delegado de Tránsito, ningún vehículo tendrá derecho de vía, sino que se sujetará a la señal que haga dicho Agente o Delegado de Tránsito, excepto los vehículos que tengan derecho a vía libre; el referido Agente o Delegado de Tránsito dará preferencia a los vehículos que, ante todo, se encuentran en condiciones desfavorables, como el que va en pendiente respecto del que camine en plano; el que lleve más pasajeros respecto del que lleve menos; los vehículos automotores respecto a los de tracción humana o animal.

## CAPITULO IV

### DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS

## CAPITULO I

### DE SU CLASIFICACION

Art. 150.- Se designa con el nombre de conductores en general, a toda persona que maneje o guíe un vehículo cualquiera. La palabra motorista se usa para designar a las personas que además de saber conducir, poseen conocimientos elementales de mecánica y han sido capacitados especialmente para cumplir dicha función.

Art. 151.- Los conductores de vehículos automotores, se clasifican para los efectos de su licencia, con los términos siguientes:

- Motorista de oficio liviano y pesado,
  
- Motorista de transporte colectivo
  
- Conductores particulares,
  
- Motoristas de transporte de carga en vehículos Articulados
  
- Conductores Juveniles, y
  
- Motociclistas.

El primero y segundo término se usa para designar a las personas que habitualmente ejercen el oficio de motoristas de vehículos automotores de carga y de transporte colectivo. El tercer término se aplica a las personas que manejan sus vehículos propios, vinculados con placas particulares. El cuarto término se refiere a aquellos que han sido capacitados especialmente para

el manejo de vehículos articulados. El quinto término corresponde a los que se les ha otorgado el privilegio que aún no teniendo la mayoría de edad, cumplen con los demás requisitos para optar a la licencia particular especial; y el último término corresponde a los que manejen motocicletas de cualquier tipo y clase.

## CAPITULO II

### DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

#### DE LA FIANZA

Art. 152.- Los motoristas de oficio y conductor juvenil, rendirán fianza por la suma de cinco mil colones, por los daños y perjuicios que ocasionen a terceros al conducir los vehículos a su cargo. Dicha fianza podrá ser otorgada por cualquier institución autorizada para ello.

La fianza tendrá valor hasta el final del año en que ha sido otorgada y caducará cuando el fiador de aviso que retirará la fianza; respondiendo el fiador por las responsabilidades pendientes hasta la fecha de su retiro.

Toda fianza podrá caducar cuando la Dirección General de Tránsito tenga motivos legalmente comprobados y con audiencia de la parte interesada, y en este caso el motorista deberá presentar una nueva fianza, sin la cual no podrá seguir conduciendo vehículo alguno.

Quedan exceptuados de la obligación de rendir fianza, los conductores particulares y los motoristas.

#### DEL PERMISO DE APRENDIZAJE

Art. 153.- Para obtener el permiso de aprendizaje para conducir, válido por 90 días, el aspirante deberá cumplir con los requisitos siguientes:



1. Haber cumplido 15 años de edad, como mínimo, para la Licencia Juvenil y 18 años de edad, para la Licencia Particular o Liviana.

2. Saber leer y escribir.

3. Obtener la Tarjeta de Aprendizaje correspondiente.

Si el solicitante fuere menor de edad, sus representantes legales lo acompañarán en los trámites correspondientes y responderán civilmente por los daños que ocasione durante su aprendizaje o, la empresa instructora en su caso, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que hubiere lugar.

El requisito señalado en el numeral 2 de este Artículo, no será impedimento absoluto, si el solicitante fuere mayor de edad, conociere el lenguaje convencional y la nomenclatura de lugar o lugares donde circulará. Para hacer las prácticas de aprendizaje, el aspirante deberá hacerse acompañar de un instructor que posea licencia para conducir del mismo tipo o superior a la que aspira el aprendiz; dicho instructor será responsable del proceso de aprendizaje correspondiente. El vehículo que esté utilizándose para el aprendizaje, deberá ser identificado adecuadamente por medio de un rótulo explicativo o un banderín con la letra "A". (1)

Art. 154.- La obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir es un privilegio de los residentes de la República. Cualquier persona al emitírsele el permiso en cualquier momento se le podrán realizar pruebas químicas de su sangre, aliento u orina con el propósito de determinar el contenido de alcohol en su sangre o para determinar la presencia de drogas enervantes ilegales de acuerdo con la legislación vigente y las normas que dicte el Ministerio de Salud. La negativa a su realización será presunción del estado de intoxicación.

#### PARA OBTENER LA LICENCIA POR PRIMERA VEZ

Art. 155.- La licencia para conducir tendrá un Nombre por cada Clase o una Clasificación específica, según lo determine el Viceministerio de Transporte, por medio de la Dirección General de Tránsito, debiendo consignarse en la misma, el Número de Identificación Tributaria del Propietario o poseedor legítimo del vehículo automotor.

Para la obtención de una Licencia por primera vez, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:

1. Saber leer y escribir.
2. No haber cometido infracciones definidas como graves, durante el período de aprendizaje.
3. Ser mayor de edad, salvo en el caso de obtención de una Licencia Juvenil.
4. En los casos especiales tipificados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, deberá rendir satisfactoriamente un examen médico y de aptitudes físicas y psíquicas.
5. Haber obtenido su permiso de aprendizaje y completado satisfactoriamente el período de aprendizaje temporal.
6. Presentar a la Dirección General de Tránsito, solicitud por escrito, para la obtención de licencia de conducir, debiendo acompañar la siguiente documentación:
  - a) Los exámenes teórico, práctico y visual, debidamente aprobados;
  - b) Partida de Nacimiento;
  - c) Número de Identificación Tributaria;
  - d) Típeo de Sangre;
  - e) Documento de Fianza, los de oficio y juveniles, éstos últimos con una autorización de los padres.

7. Los exámenes Teórico y Práctico que se rindieren, deberán evaluar los contenidos siguientes:

a) Nociones Generales sobre el Reglamento General de Tránsito, conocimiento particular sobre las reglas de conducción de vehículos, el conocimiento del lenguaje convencional y la nomenclatura de lugar o lugares donde circulará;

b) Práctica en la conducción de vehículos, para cada tipo de licencia a obtener;

c) Para los efectos de los exámenes establecidos en el numeral 4 de este artículo, los interesados deberán atenerse a los programas indicativos que establezca la Comisión.

8. Toda persona que adquiera el privilegio de obtener una licencia de conducir, está obligado a suministrar su domicilio al emitírsele licencia por primera vez y también, al renovarla. Asimismo, está obligada a comunicar por escrito todo cambio de domicilio a la Dirección General de Tránsito, dentro de los quince días hábiles siguientes de ocurrido dicho cambio. (1)

Art. 155-A.- La Dirección General de Tránsito, previo al cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento, expedirá las licencias de conducir con una vigencia de cinco años. A excepción de la que caduca al cumplir el interesado los dieciocho años de edad; las que serán expedidas, en la siguientes clases y categorías:

a. Pesada, categoría: T (Trailer);

b. Liviana;

c. Particular;

d. Motociclista, y;

e. Juvenil, categorías: V (vehículo) o M (Motociclista);

La Licencia Pesada autoriza a su titular para conducir vehículos automotores de más de cinco toneladas y trailer; pero los que se dedican al Servicio Público de Pasajeros, además de su licencia, tendrán que haber aprobado el curso de las Escuelas de Capacitación Integral y los Exámenes teóricos y prácticos que correspondan, siempre que hubieren cumplido veintiún años de edad, como mínimo.

La Licencia Liviana autoriza a su titular para conducir vehículos con capacidad hasta de treinta pasajeros y hasta cinco toneladas de peso; pero los que se dedican al Servicio Público de Pasajeros, además de su licencia, tendrán que haber aprobado el curso de las Escuelas de Capacitación Integral y los exámenes teóricos y prácticos que correspondan, siempre que hubieren cumplido dieciocho años de edad, como mínimo.

La Licencia Particular autoriza a su titular para conducir vehículos automotores con placas particulares, previa aprobación de los exámenes teóricos y prácticos que correspondan y podrá obtenerse al cumplir el interesado dieciocho años de edad. Los mismos requisitos se aplican a los casos de Licencia de Motociclista, que autoriza a su titular para conducir motocicletas.

La Licencia Juvenil autoriza a su titular para conducir vehículos automotores o motocicletas; sin perjuicio que, dentro del horario comprendido entre las nueve de la noche a las cinco de la mañana, deberán acompañarse de persona mayor de edad que porte su correspondiente Licencia de Conducir, salvo que compruebe a satisfacción de la autoridad competente, estado de emergencia grave, la Licencia de Conducir Juvenil podrá obtenerse a los quince años de edad y caduca a los dieciocho años de edad.

La Refrenda de la Licencia se efectuará, al expirar su vigencia, durante el mes de cumpleaños del conductor.

La Vigencia, es el transcurso del plazo, desde la expedición del documento, hasta el último día del mes de cumpleaños del conductor.

Así mismo, para el aprendizaje o práctica en el manejo de vehículos automotores, se extenderán por la Dirección General de Tránsito, Tarjetas de Aprendizaje, con vigencia de tres meses,

pudiendo el interesado realizar los exámenes antes de su vencimiento.

La persona a la que se le extiende tarjeta de aprendizaje, deberá hacerse acompañar de persona mayor de edad con licencia de conducir, en los aprendizajes o prácticas que realice. (1)

Art. 155-B.- Se establece un Sistema Digitalizado, para la emisión de las Licencias de Conducir, las que se diferenciarán según la clase a que correspondan, asignándoles un color básico de fondo a la fotografía del usuario, de la manera siguiente:

Clases y categorías de Licencias: Colores de Licencias:

a. Pesada, categoría: T (Trailer); a) Amarilla;

b. Liviana; b) Verde;

c. Particular; c) Roja;

d. Motociclista, y; d) Azul;

e. Juvenil, categorías: V (vehículo) e) Blanco;

o M (motociclista). (1)

Art. 156.- Para efectos del examen físico se considerará que las siguientes enfermedades o limitaciones físicas pueden imposibilitar la conducción de un vehículo; epilepsia, algunas cardiopatías, cegueras totales o parciales, algunas enfermedades neurológicas y sordera total. Deberá también determinarse que no adolece de enfermedad contagiosa, aguda o crónica, ni de afecciones que sin ser contagiosas, puedan manifestarse por síntomas peligrosos, tales como hemorragias, síncope, vértigos; o presentar deformación o invalidez que no le permita el manejo de vehículos automotores, incluso en aquellos adaptados para discapacitados.

Art. 157.- Las personas con licencia o cualquier otro tipo

de autorización para conducir vehículos automotores, expedida en el extranjero, podrán usarla como equivalente si demuestran una permanencia menor a los noventa días consecutivos dentro del territorio nacional.

Transcurrido dicho plazo, deberán obtener la licencia correspondiente, presentando la equivalente, su situación legal de permanencia y el certificado de fianza respectivo.

La violación a lo dispuesto en éste Artículo ocasionará el decomiso de la Licencia, por la Autoridad respectiva.

Art. 158.- Las Licencias Internacionales serán extendidas o avaladas por el Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General de Tránsito, de acuerdo a los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Gobierno de El Salvador.

#### DE LA REFRENDA Y REPOSICION PARA LICENCIAS DE MOTORISTAS

Art. 159.- Para refrendar licencia de motorista, se llenarán los requisitos siguientes:

1) Presentar la licencia anterior a la Dirección General de Tránsito.

2) Para motoristas de oficio, ratificación del fiador referente a la garantía de \$5,000.00, en la que el fiador expresamente diga la vigencia a favor de su fiado de dicha cantidad. (1)

Art. 160.- Los motoristas que extravíen su licencia de conducir podrán obtener reposición de la misma, previa autorización de la Dirección General de Tránsito, cancelación del derecho respectivo, más las tarifas de reposición por extravío y elaboración del documento; en este caso, podrán adjuntar a su solicitud, constancia de aviso por robo y extravío extendida por la Policía Nacional Civil. (1)

Art. 161.- Cuando se trate de personas que hayan obtenido su licencia de motorista en el extranjero, que deseen obtener licencia para el manejo de automotores, deberán cumplir con los requisitos siguientes:

a) Presentar solicitud a la Dirección General de Tránsito, para que se les habilite como motoristas;

b) Aprobar el examen visual. (1)

Art. 162.- Sólo podrá otorgarse reposición de una licencia de conducir en caso de extravío o destrucción de la misma.

Art. 163.- El Viceministerio de Transporte tiene facultad para expedir autorizaciones por medio de la Dirección General de Tránsito, para que personas con licencias extranjeras que ingresen al país puedan manejar los vehículos de su propiedad, pero por el tiempo máximo de 90 días; después de dicho término están en la obligación de obtener su licencia de conformidad con este Reglamento.

Para los efectos de este Artículo deberán presentarse los interesados a la Dirección General de Tránsito o a las Delegaciones Zonales/Departamentales a dar aviso del día de su llegada y presentar la licencia respectiva. Exceptúase de esta disposición, a los miembros del Cuerpo Diplomático y Consular acreditados en el país.

### CAPITULO III

#### DE LAS PROHIBICIONES Y DEBERES PARA LOS CONDUCTORES

#### DE VEHICULOS EN GENERAL

Art. 164.- Todo Motorista deberá llevar consigo su licencia de manejar en original. Este es un documento estrictamente personal y está obligado a mostrarlo cuantas veces lo soliciten; la División de Tránsito Terrestre de la PNC, los Delegados de Tránsito y cualquier otra autoridad acreditada que lo requiera.

Art. 165.- En todo instante es obligatorio para los conductores guiar sus vehículos con toda clase de precauciones, con el fin de evitar atropellos a los peatones o colisión con otros vehículos.

Art. 166.- Se prohíbe al propietario o encargado de un vehículo, facilitarlo a una persona que no posea licencia de conducir. Si se sorprendiere a una persona conduciendo en estas condiciones, podrá retirarse el vehículo de la circulación para entregarlo al propietario, o a la persona que éste asigne, sin perjuicio de las sanciones que corresponda.

Art. 167.- Todo conductor deberá mantener con respecto al vehículo que lo anteceda, una distancia razonable y prudente que permita detener el suyo en cualquier caso de emergencia.

Art. 168.- Los conductores de vehículos en general, están en el imprescindible deber de acatar las indicaciones que respecto a la marcha de sus vehículos reciban de los Agentes o Delegados de Tránsito.

Art. 169.- Cuando un conductor de vehículo automotor cometiere una infracción al presente Reglamento, y no se consintiera acreedor a la inherente sanción, entonces como recurso inmediato apelará ante el Agente o Delegado de Tránsito a cuya presencia se haya cometido la infracción antes de haber incurrido en ésta, para que a la vez, éste las juzgue y resuelva si puede ser dispensado.

Cuando los conductores de vehículos tengan que hacer algún reclamo por la manera de proceder de algún Agente o Delegado de Tránsito, no podrá aquel entablar discusión con este último sino que debe dirigirse a la Dirección General de Tránsito, o Delegaciones Zonales/ Departamentales en su caso; si en éstas no son oídos y como última instancia, lo hará el Viceministerio de Transporte.

Asimismo, si el conductor cometiese una infracción al presente Reglamento y se diera a la fuga y se le logra identificar o detener, se le sancionará con el decomiso y la suspensión de la Licencia, de acuerdo a la gravedad de la infracción cometida y en las que hubiese incurrido durante la fuga; determinando el tiempo de suspensión por resolución de la Comisión Reguladora.



Art. 170.- Se prohíbe terminantemente a los conductores de vehículos ingerir bebidas embriagantes u otros tóxicos enervantes mientras se encuentren manejando. El que contraviniera esta disposición será castigado con las penas impuestas por el presente Reglamento.

La autoridad de tránsito que requiera a un conductor sospechoso de conducir bajo los efectos de licor o drogas, deberá tener una justificación razonable para suponer que la persona estaba conduciendo el vehículo automotor en ese estado.

El conductor tendrá derecho a escoger el tipo de prueba dentro de las que técnicamente sean procedentes, y se le deberá advertir que en caso de negativa a realizar la prueba, se le podrá suspender el privilegio de operar el vehículo automotor.

Los exámenes de sangre y orina podrán realizarse en cualquier centro de salud pública autorizado por el Ministerio de Salud; sus funcionarios están obligados a suministrar la prueba. En el caso de la prueba del aliento, esta será administrada a través de alcosensores y otros dispositivos debidamente calibrados por las autoridades de tránsito adiestrados en su uso.

Si el conductor se negare a realizar el examen, y el resultado arroja un exceso en los límites del alcohol en la sangre, los cuales se citan en este reglamento, la persona solo podrá presentar como prueba técnica de descargo, el resultado de una prueba de sangre, realizado dentro de los treinta minutos posteriores a la hora indicada en la Esquela, por un profesional autorizado por el Ministerio de Salud. La autoridad está en la obligación de acompañarlo para realizar el examen.

Art. 171.- Para determinar si una persona conduce bajo los efectos del alcohol se presume lo siguiente:

1. Si la concentración de alcohol en la sangre es menor de cincuenta miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre (0.05%), se está en estado de sobriedad;

2. Si la concentración del alcohol en la sangre es igual o mayor a cincuenta miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre (0.05%), pero menor que cien miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre (0.10%), está en estado preebriedad;

3. Si la concentración de alcohol en la sangre es mayor que cien miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre (0.10%), se está en presencia de un estado de haber ingerido licor o ebriedad.

Art. 172.- Se considera conductor temerario a cualquier persona que conduzca un vehículo en cualesquiera de las condiciones siguientes:

1. Estado de ebriedad que exceda los límites de contenido de alcohol en la sangre establecidos en el artículo anterior.

2. Bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes ilegales, de acuerdo con las definiciones que al respecto haya establecido el Ministerio de Salud;

3. El conductor que irrespete la señal de alto de la luz roja de un semáforo;

4. En carreteras de dos carriles con sentidos de circulación contrarios; al conductor que rebase a otro vehículo por el lado derecho sin que medie razón de fuerza mayor para ejecutar tal maniobra;

5. En carreteras de dos carriles con sentidos de circulación contrarios, al conductor que rebase a otro vehículo en curva horizontal, excepto que el señalamiento vial expresamente lo permita;

6. Al conductor que circule en cualquier vía pública a una velocidad superior a los ciento diez kilómetros por hora, o que circule a una velocidad superior al límite de velocidad con treinta kilómetros por hora, a más de exceso, para aquellas vías en que el límite de velocidad establecido sea igual o superior a cincuenta kilómetros por hora;

7. Al conductor que circule a sesenta kilómetros por hora o más, en vías cuyo límite de velocidad establecido sea inferior a cincuenta kilómetros por hora.

8. Al conductor que en la vía pública participe en concursos de velocidad, ya sea contra otro vehículo, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo. Esta disposición no alcanza los casos

en que el evento es con un tiempo preestablecido-rally- en una ruta de más de diez kilómetros, y los vehículos no exceden los límites de velocidad oficialmente establecidos en cada tramo. En ese caso, se debe contar con la autorización escrita de la Dirección General de Transito. Lo mismo en el caso de competencias ciclísticas.

9. Al conductor que utilice dispositivos del tipo "Antirradar" u otro similar; que presumiblemente permita violaciones a este Reglamento.

#### REGLAS DE PROHIBICION DE CARACTER PARTICULAR.

Art. 173.- Para los motoristas de oficio, que manejan taxis, son aplicables las prohibiciones enumeradas en las reglas siguientes:

1. No servir al público cuando su vehículo esté desocupado, salvo cuando se trate de individuos en estado de suma embriaguez, locura o que adolezcan enfermedades contagiosas, o sean personas de malos antecedentes.

2. Cuando aborden su vehículo individuos sospechosos y que se presume que puedan cometer actos delictuosos, están en la obligación de hacer bajar a dichos pasajeros para deslindar responsabilidades y si él o los pasajeros se resistieren a hacerlo, lo hará por medio de la intervención de los agentes de autoridad.

3. No prestar en la mejor forma que le sea posible a los pasajeros de sus vehículos, todo auxilio y socorro que necesitaren, especialmente a señoras, niños y discapacitados, que merecen mayor atención.

4. No depositar en el término de 24 horas en la Dirección General de Tránsito, los objetos que encontrare abandonados en sus vehículos.

5. Conducir cadáveres en los vehículos sin el correspondiente permiso de la Dirección General de Sanidad, con la debida forma de razón de la Dirección General de Tránsito.

6. No revisar diariamente su vehículo para estar seguro de su perfecto funcionamiento.
  
7. Trabajar con vehículos que no lleven llanta de repuesto y herramientas en buen estado o en condiciones de servicio inmediato.
  
8. Disputarse pasajeros en los sitios de estacionamiento de vehículos, en forma incorrecta, como tomándoseles sus equipajes, bultos, etc.
  
9. Trabajar con vehículos matriculados como particulares en el servicio de alquiler (competencia desleal).
  
10. Permitir mayor número de pasajeros que el número de asientos con que está matriculado el vehículo.
  
11. Alterar las tarifas aprobadas por las autoridades respectivas.
  
12. No mantener durante sus horas de trabajo la debida higiene corporal y limpieza de sus vestidos, necesarias para la buena presentación.

Art. 174.- Es prohibido a los ciclistas:

1. Transitar por las aceras
  
2. Penetrar en los jardines, parques y otros lugares públicos, salvo que éstos tengan vías especiales para la circulación de dichos vehículos.
  
3. Circular después de las dieciocho horas y durante la noche, salvo que aporten sus luces reglamentarias y los dispositivos reflejantes adecuados.

4. Circular con los frenos en mal estado.
  
5. Llevar en la parte posterior o anterior, objetos o estorbos que le impidan ver claramente la vía o entorpezcan el buen manejo del vehículo.
  
6. Llevar a otra persona (montada) en la parte anterior o posterior del vehículo.
  
7. Soltar el timón del vehículo mientras esté en marcha.
  
8. Asirse a los demás vehículos mientras éstos estén en marcha; y
  
9. Transitar dos o más en línea frontal, salvo en competencias debidamente autorizadas por la Dirección General de Tránsito.

Art. 175.- En caso de falta cometida por infracciones al presente Reglamento, los conductores de vehículos están en la obligación de recibir a los Agentes de Policía o Delegados de Tránsito, una esquila de infracción con la cual deben presentarse dentro de los quince días después de haberla firmado, a las colectorías habilitadas para tal efecto, para pagar la multa que corresponde; si no cumpliera con este requisito quedará sujeto a incremento o recargo del 10% mensual por no pagar, lo cual se le cobrará al momento de su matrícula correspondiente al año siguiente.

#### CAPITULO IV

#### DE LOS ACCIDENTES

Art. 176.- En caso de accidentes del que resulten daños personales o materiales, todo conductor de vehículo involucrado, estará obligado a lo siguiente:

1. Dar aviso, a la Policía Nacional Civil especialmente a la División de Tránsito de la misma, al Agente de Tránsito o Delegado de Tránsito, que se encuentra más inmediato, del percance o accidente sufrido, acatando las disposiciones que se dictaren respecto a su persona y al vehículo.

2. La Policía Nacional Civil, especialmente la División de Tránsito Terrestre de la misma, o los Delegados de Tránsito, deberán hacer una investigación rápida del accidente y, practicar la inspección correspondiente.

3. Auxiliar a la persona o personas que resulten dañados y en caso de golpes conducirlos al Hospital o Clínica más inmediata.

4. En caso de accidente no mover los vehículos de las posiciones en que hayan quedado, hasta que la respectiva autoridad acuda al lugar del suceso, siempre que con esto no se interrumpa el tránsito de la vía, a menos que se trate de un accidente leve, después de tomados todos los datos por la autoridad correspondiente, ésta ordenará que sea retirado el vehículo y si los interesados no lo hicieren, se efectuará por cuenta de la misma autoridad y obligará a quien resulte responsable al pago de los daños ocasionados.

5. Cuando el accidente ocurriere en una carretera, el conductor auxiliará a la persona o personas golpeadas, llevándolas al lugar más inmediato donde hubiere asistencia médica sin esperar reconocimiento de las autoridades, únicamente dará aviso a la autoridad respectiva del lugar de jurisdicción, para que éstas den principio a establecer la participación en el accidente.

Art. 177.- A todo conductor de vehículos que huyere del lugar del accidente, se aplicará la sanción respectiva de conformidad con este Reglamento, sin perjuicio de lo que establece la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

Si el motorista no huyere, no presenta muestras de haber ingerido bebidas embriagantes o estupefacientes y se presentare voluntariamente a dar aviso de lo ocurrido a la Policía Nacional Civil o a la autoridad más inmediata, y auxiliare a las víctimas conduciéndolas al hospital o clínica, estas circunstancias deberán tomarse en cuenta como atenuantes, y no se le detendrá hasta que se deduzcan plenamente las responsabilidades.

Art. 178.- En un accidente de tránsito se presumirá la culpabilidad del peatón que cruce las vías en lugar no permitido y del que transite bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes.

Art. 179.- La división de Tránsito de la PNC. al tener conocimiento de que ha ocurrido un accidente de tránsito se constituirá inmediatamente en el lugar para iniciar la investigación y deberá tomar las providencias especificadas en los Artículos 19 y 21 de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito.

Art. 180.- Una vez realizada esas diligencias; deberá enviar certificación de la inspección realizada a la Dirección General de Tránsito; y en el caso que hayan resultado lesionados, lo certificará también al Juzgado de Tránsito de turno de la circunscripción territorial.

Art. 181.- Toda certificación deberá ser solicitada a la Dirección General de Tránsito.

Art. 182.- Toda persona que omitiere el cumplimiento de las disposiciones anteriores, y fuere atropellada, no tendrá derecho a reclamo, ni indemnización, de ninguna especie.

## TITULO VI

### DE LA SEGURIDAD VIAL

Art. 183.- Para el transporte en automotores, de menores de dos años o cuyo peso no exceda de quince kilogramos debe proveerse una silla de seguridad debidamente sujeta por cinturones de seguridad.

Art. 184.- Los espejos retrovisores, sus soportes y sus dispositivos de fijación no deben presentar hacia adelante puntas, bordes agudos ni formas peligrosas.

Art. 185.- Los vidrios de las ventanas deben de estar contruidos con una sustancia de seguridad que al romperse en pedazos no represente peligrosidad cortante;

Art. 186.- Los vehículos deben estar provistos de parabrisas delantero con una transparencia o polarización de fábrica o instalada no mayor al 35%, un desempañador eléctrico o por ventilación, el cual debe ser accionado desde el panel inferior de control del vehículo.

Su grado de polarización deberá permitir el observar claramente la cantidad de ocupantes dentro del vehículo a una distancia no mayor de veinticinco metros, y la transparencia o polarización no mayor de 35% sólo regirá para los parabrisas delantero. En los vidrios laterales y traseros se permitirá el uso de polarizado de tonalidad diferente, excepto el reflejante.

Art. 187.- Los vehículos cuya capacidad autorizada sea superior a tres mil kilogramos, así como sus remolques y semirremolques, deben colocar en la parte trasera al menos dos dispositivos de seguridad vial de alta reflectividad, tales como: cintas adhesivas reflejantes grado diamante de por lo menos mil centímetros cuadrados de área cada uno que refleje o proyecte luz roja y blanca colocadas al menos en ambos extremos de cada dorso del vehículo, en una longitud mínima de un (1.00)metro. Los dorsos se entenderán tanto los laterales como el posterior del vehículo.

Los otros tipos de vehículos, excepto los automóviles, deben tener al menos una banda de un (1.00) metro del anterior dispositivo reflectante de color rojo y blanco en la parte trasera.

Art. 188.- Todos los vehículos deben de estar provistos de por lo menos un extintor de incendios y luces intermitentes o triángulos reflectivos de intensidad grado diamante con soporte incorporado, en perfecto estado de funcionamiento.

Art. 189.- La carrocería ubicada delante del parabrisas no debe soportar hacia adelante elementos técnicamente no indispensables, puntiagudos, cortantes o que constituyen una protuberancia peligrosa. Asimismo, los parachoques no deben presentar protuberancias peligrosas y sus extremidades laterales deben ser dirigidas hacia la carrocería.

Art. 190.- Se determina que en los establecimientos educativos estatales y particulares, se impartirá la enseñanza de las normas, práctica y principios que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas, los medios de transporte y la formación de conciencia y hábitos de seguridad en el tránsito vehicular.



Art. 191.- Es prohibido que los niños menores de siete años transiten por las vías públicas sin ir acompañados por personas mayores.

Art. 192.- Cuando un vehículo deba estacionarse en carretera, ya sea por desperfecto u otras razones, el conductor deberá situarlo a la derecha de su dirección, sobre el hombro de la carretera; y si esto acaeciere en curva, en horas nocturnas o zonas de poca visibilidad, éste deberá señalar el estacionamiento por medio de luces intermitentes o triángulos reflectivos que se puedan observar con la debida anticipación, u otros dispositivos de alta reflejancia que presten similar función.

Art. 193.- Se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía, basura, objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, deteriorarlas, así como también a sus instalaciones, o como consecuencia de los mismos modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

Art. 194.- Quienes hubieren creado sobre la vía obstáculos o peligro, están obligados a hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entre tanto las medidas necesarias con dispositivos de seguridad vial de alta reflejancia para que pueda ser advertido por los demás automovilistas y para que no se dificulte la circulación; su incumplimiento los hará responsables solidarios por los daños ocasionados.

Art. 195.- Se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

Art. 196.- Es obligatoria la colocación de lámparas de color rojo, por las noches; y banderolas del mismo color durante el día; en prevención de peligro en todo sitio de inseguridad en el tránsito vehicular por motivo de construcción, reparaciones y otros casos semejantes. Dichas señales incluyendo toda la señalización preventiva necesaria, serán colocadas por los encargados de la obra que motiva la inseguridad del tránsito en dichos pasos. Su incumplimiento los hará responsables solidarios por los daños ocasionados, y una multa establecida por la Dirección General de Tránsito de conformidad a la magnitud de la deficiencia detectada.

Art. 197.- Las autoridades de tránsito usarán indicadores especiales con leyendas que determinarán la restricción o información a establecerse; y éstos serán de conformidad a las señales específicas del Manual Latinoamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras y otro que posteriormente se establezca de conformidad a Convenios Internacionales suscritos por El Salvador en esa materia.

Art. 198.- Todos los vehículos que circulen entre la puesta y salida del sol a cualquier hora del día, en los túneles, deben llevar encendidas las "luces" que correspondan.

También deberán llevar encendidas, durante el resto del día las luces:

1. Las motocicletas que circulen por cualquier vía.

2. Todos los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado.

Art. 199.- También será obligatorio utilizar las luces cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia, presencia intensa de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga. Como norma general dichas advertencias se harán utilizando señalización luminosa del vehículo.

Los vehículos de servicio de emergencia públicos o privados y otros vehículos especiales, podrán hacer uso de otras señales ópticas y acústicas en los casos y en las condiciones que se determinen.

Art. 200.- Aún cuando el conductor no abandone su puesto, deberá apagar el motor siempre que el vehículo se encuentre detenido en el interior de un túnel o en un lugar cerrado; e indicarlo con las señales de advertencia necesarias. Asimismo, también apagará el motor, durante la carga del combustible especialmente en las gasolineras, siendo esto último de responsabilidad de los propietarios de éstas.

Art. 201.- Los Agentes o Delegados de Tránsito y demás representantes de la autoridad, o instituciones de servicio, cuando un anciano, niño, enfermo o minusválido trate de cruzar la vía pública, los auxiliarán para brindarles seguridad.

Art. 202.- Los niños de las escuelas o colegios, al salir de sus planteles lo harán en columnas de dos en fondo, manteniendo la debida compostura y siempre por las aceras, debiendo cruzar las

vías únicamente por las zonas de seguridad. Los Directores de cada plantel serán los responsables de practicar esta medida.

## TITULO VII

### DE LA SEÑALIZACION VIAL Y OTROS DISPOSITIVOS

#### PARA EL CONTROL DEL TRANSITO.

Art. 203.- El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

1. Señales y órdenes de los agentes de la Policía Nacional Civil y los Delegados de Tránsito, Escolta Presidencial y otros facultados específicamente para ello.

2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.

3. Semáforos.

4. Señales verticales de circulación.

5. Señalización Horizontal.

En el caso que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria según el orden anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

Art. 204.- La señalización de tránsito en las vías públicas será únicamente las que determine la Dirección General de Tránsito, previo dictámen técnico emitido por la dependencia respectiva involucrada, y de acuerdo con los Convenios Internacionales ratificados por la República de El Salvador.

Art. 205.- En las intersecciones reguladas simultáneamente con semáforo y señal de ALTO, los semáforos tendrán prioridad sobre las señales de alto, debiendo ser acatadas estas señales de ALTO cuando el semáforo esté fuera de operación por cualquier causa.

Art. 206.- La regulación mediante Agente o Delegado de Tránsito tiene prioridad sobre la señalización aérea, la demarcación del pavimento y sobre el semáforo en funcionamiento.

Art. 207.- Se establecerán las figuras, color, medidas y significado oficial de las señales de tránsito, cuidando de aplicar las recomendadas internacionalmente en tal materia, las que se expresarán en el idioma castellano; Así también se determinarán las valoraciones para implantar o retirar la señalización de las vías.

Todo lo indicado en el inciso anterior deberá ser editado por la Dirección General de Tránsito en un Manual especial, en un plazo no mayor a seis meses de la puesta en vigencia de este Reglamento y se considerará parte integrante de éste.

Art. 208.- Toda persona natural o jurídica que ejecute trabajos en las vías públicas, previa autorización de la Dirección General de Tránsito, está obligado a colocar y mantener por su cuenta, de día y de noche, la señalización de peligro y deberá dejar reparadas dichas vías en las condiciones en que se encontraban, retirando las señalizaciones, materiales y desechos que se encuentren en dicho lugar.

Art. 209.- Ninguna persona natural o jurídica debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de una vía sin permiso del ente responsable o del encargado de regular el tráfico. Quien así lo hiciere y provocare resultados lamentables incurrirá en responsabilidad debiendo costear el retiro o la reposición de la señal y se sancionará con una multa de un mil colones.

Art. 210.- Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas, placas, carteles, marcas y otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o su eficacia o distraer su atención. Salvo las señales informativas, que podrán ser objeto de excepciones especiales, aprobadas y autorizadas por el Viceministerio de Transporte, previo dictamen Técnico emitido por la dependencia respectiva involucrada. La contravención a esta disposición hará acreedor al infractor de una multa de un mil colones.

Art. 211.- Se prohíbe señalar paradas o estacionamientos en curvas cerca de puentes o en sitios que afecten la seguridad de los usuarios de las vías públicas. Asimismo, en aquellos lugares que designe la Unidad de Ingeniería de Tránsito. Su no acatamiento será objeto de una multa de un mil colones.

Art. 212.- Se prohíbe conducir un vehículo en contravención con las normas que establece el manual de señales viales, pasar sobre las islas canalizadoras demarcadas en la calzada, así como circular por el carril izquierdo de la calzada cuando el centro de ésta sea una línea continua, la cual indica que es prohibido sobrepasar a otro vehículo.

Art. 213.- Se prohíbe alterar, en cualquier forma, dañar o dar un uso no autorizado a los dispositivos y señales oficiales de control de tránsito. Quien así lo hiciere deberá costear su reposición.

Art. 214.- Se prohíbe la siembra de árboles, la instalación de avisos y rótulos que por semejanza, forma o colocación, puedan entorpecer la lectura de las señales de tránsito, la circulación de los vehículos o la visibilidad de las vías, de acuerdo con lo que al efecto establezca el reglamento.

Asimismo se prohíbe la construcción y/o colocación de protuberancias en el rodaje de las vías, conocidos como túmulos o vibradores, sin la autorización previa de la Dirección General de Tránsito, la cual deberá basarse en el análisis técnico realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito.

Las autoridades de tránsito podrán remover los obstáculos, cortar los árboles o tomar cualquier otra medida para garantizar la visibilidad de las señales de tránsito, la circulación de los vehículos y la funcionalidad de las vías públicas.

Art. 215.- Se prohíbe virar en "U" únicamente en aquellos lugares en que el señalamiento vertical así lo indique.

Art. 216.- Todo conductor está obligado a respetar y atender las indicaciones del personal debidamente autorizado que se encuentra realizando trabajos de señalización vial con las

medidas y señales de prevención requeridas. En caso de que por desavenencia a estas disposiciones, ocasione daño físico a los trabajos, señales preventivas o a los trabajadores; dicho conductor se hará acreedor a una multa de doscientos colones (¢200.00), así como también deberá cubrir el costo de lo dañado, sin perjuicio de las responsabilidades penales en que hubiere incurrido.

## TITULO VII

### DE LA CONTAMINACION AMBIENTAL

#### CAPITULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Art. 217.- Para que un vehículo automotor pueda circular por las vías públicas, es obligatorio que posea el respectivo certificado de control de emisión de gases, humos y partículas, en adelante denominado Certificado de Control de Emisiones, y que su motor no emita niveles de contaminación que excedan los límites permisibles establecidos en este Reglamento, los cuales podrán ser modificados a través de un nuevo Reglamento, o por un Decreto Ejecutivo, siempre y cuando los límites de emisiones de gases, humos o partículas sean más estrictos que los establecidos en el presente Reglamento, con el fin de mejorar, en forma más eficaz, el medio ambiente.

Art. 218.- Además para todos los vehículos automotores que ingresen al país a partir del 1º de enero de 1998, es obligatorio contar con un sistema de control de emisiones en perfectas condiciones de funcionamiento. Parte de esos sistemas, en el caso de motores a gasolina, debe ser un convertidor catalítico de tres vías con circulación cerrada o cualquier otra tecnología similar o más eficiente, incorporada o no al motor, que cumpla la función de reducir la contaminación del ambiente producida por las emisiones del vehículo.

#### CAPITULO II

##### DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES DE EMISION DE GASES

Art. 219.- La verificación del funcionamiento de los vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases, humos y partículas, se efectuará a través de una Empresa Supervisora y Contralora, y de Centros Privados de Control de Emisiones (en adelante denominados Centros de Control), inscritos a nombre de personas naturales o jurídicas y debidamente autorizados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre (en adelante denominada la Comisión), nombrada por el Viceministerio de Transporte. La Comisión, y expertos en contaminación vehicular invitados, establecerán las normas pertinentes para la autorización y operación de los Centros de Control y de la Empresa Supervisora y Contralora, dentro de los seis meses posteriores a la vigencia de este Reglamento, y les asignará, a cada uno de los Centros de Control el respectivo número de autorización.

Art. 220.- La Empresa Supervisora y Contralora, y los Centros de Control autorizados para realizar las pruebas de emisiones vehiculares, deben dedicarse preferiblemente al control de emisiones, es decir, no deberían realizar otros tipos de trabajos que no sean los controles de emisiones. Por tanto, la Comisión dictaminará los casos en que estos Centros de Control podrán realizar trabajos de Reparación o de Mantenimiento de Automotores.

Art. 221.- Para ser autorizados por la Comisión, los Centros de Control deberán estar legalmente establecidos, presentar solvencia del Ministerio de Hacienda, la respectiva matrícula de comercio, el número de contribuyente al IVA, rendir una fianza de \$200.000.00 al Viceministerio de Transporte, y contar con equipos autorizados por la Comisión, en adecuado estado de funcionamiento y calibración constante, para la medición de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC), Bióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) y Oxígeno (O<sub>2</sub>), para el control de emisiones de motores que funcionen con combustible gasolina, y de medición de humos y partículas, para motores que funcionen con combustible diesel. Los Centros de Control deben contar además con una adecuada planta física y con el personal técnicamente calificado y certificado para el manejo de los equipos y la realización de las pruebas de control de emisiones, para lo cual, dicho personal deberá asistir y aprobar los cursos técnicos necesarios que sean exigidos y autorizados por la Comisión. La calibración de los equipos para la medición de contaminantes de diesel y gasolina debe realizarse en forma periódica, por lo menos una vez al mes, bajo la certificación de las empresas que la Comisión autorice. Los equipos autorizados para el control de emisiones deberán transmitir e imprimir instantáneamente, en forma electrónica, sin interferencia humana, los datos resultantes de las mediciones.

Art. 222.- A efecto de respaldar la verificación oficial del cumplimiento de las normas relativas a la emisión de gases vehiculares, se emitirá un Certificado de Control de Emisiones, el cual deberá estar numerado, membretado y sellado por los Centros de Control autorizados. El Certificado de Control de Emisiones indicará los niveles de emisiones del vehículo, según los resultados de la prueba, los cuales serán impresos electrónicamente en el Certificado de Control de Emisiones, según se indicó en el artículo anterior. Una vez confeccionado el Certificado de Control de

Emisiones, el o los técnicos autorizados del respectivo Centro de Control deberán firmarlo para certificar su validez. Los Técnicos autorizados para realizar pruebas de control de emisiones en cualquiera de los centros de Control autorizados, deberán estar debidamente inscritos en el Registro de Técnicos, que para tal fin lleve la Comisión. El Certificado de Control de Emisiones tendrá una validez de un año para los vehículos automotores, excepto para aquellos dedicados al transporte comercial o colectivo de personas, para los cuales el Certificado de Control de Emisiones tendrá validez de seis meses. Esto no impedirá que la División de Tránsito o la del Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil, o los Delegados de Tránsito de la Dirección General de Tránsito, puedan hacer las revisiones de oficio cuantas veces lo consideren necesario. El Certificado de Control de Emisiones también contendrá los siguientes datos: Número del certificado, fecha de importación del vehículo, fecha de emisión del certificado, fecha de vencimiento del certificado, número de placa del vehículo, kilometraje del vehículo, tipo de combustible utilizado por el motor y nombre del responsable del respectivo Centro de Control que emite el certificado. Los costos e impresión de los certificados deberán ser asumidos por el Centro de Control respectivo, y pagados a la Empresa única, autorizada por la Comisión, encargada de confeccionar los Certificados de Control de Emisiones con formato único y numeración correlativa. La Empresa única encargada de su impresión, remitirá debidamente identificados, estos Certificados a la Comisión Reguladora, para que ésta los legalice, y posteriormente los entregue a los Centros de Control que la Empresa impresora haya indicado, previo pago de los derechos respectivos por cada Certificado de Control de Emisiones, derechos que serán fijados mediante Acuerdo Ejecutivo Especial.

Art. 223.- Previo a obtener el Certificado de Control de Emisiones, por primera vez y emitido por un centro de Control, cualquier vehículo a los que se refiere el Art. 230 de este Reglamento, deberá demostrar estar equipado con un sistema de control de emisiones de gases, el cual debe encontrarse en buen estado y funcionar adecuadamente.

Art. 224.- Para poder hacer efectiva la matrícula del vehículo, por primera vez, y para obtener o mantener vigente la tarjeta de circulación se deberá presentar, como requisito obligatorio, el Certificado de Control de Emisiones vigente, emitido por un centro de Control de Emisiones autorizado por la Comisión.

Art. 225.- Los Centros de Control autorizados, serán supervisados y controlados por una empresa privada (Empresa Supervisora y Contralora) que a tal fin contrate y autorice el Viceministerio de Transporte en coordinación con la Secretaría Nacional del Medio Ambiente previa recomendación técnica y evaluación de la Comisión, que redactará el contrato respectivo con sus normas técnicas y demás requisitos, dentro de los seis meses posteriores a la vigencia de este Reglamento. Además, la Empresa Supervisora y contralora estará encargada de realizar periódicamente y al azar, controles en las carreteras, a los vehículos en general, utilizando para ello equipos móviles de control de emisiones. Los funcionarios de la Empresa Supervisora y Contralora se harán acompañar por un agente autorizado de la Policía Nacional Civil o un Delegado de Tránsito, quien estará encargado de detener los vehículos a los cuales se hará el



control de emisiones, revisar los respectivos documentos que autorizan el vehículo y a su respectivo conductor a circular, incluyendo el Certificado de Control de Emisiones; y si se produce infracción en cuanto a emisiones de acuerdo con el dictamen de la prueba de control de emisiones que realice y certifique la Empresa Supervisora y Contralora, emitirá la esquila y multa respectivas, además de retener el Certificado que porte y las placas y Tarjeta de Circulación del vehículo; sin perjuicio de otras multas y sanciones establecidas por la Ley. El infractor deberá corregir el estado del vehículo y contará con diez días hábiles para presentar a la Dirección General de Tránsito el Certificado de Control de Emisiones, realizado por cualquiera de los Centros de Control autorizados, que garantice que el automotor no sobrepasa los límites de emisiones contaminantes. La Empresa Supervisora y Contralora realizará un segundo control de emisiones para comprobar el buen estado del vehículo y, de estarlo, emitirá el Certificado respectivo que permita al propietario del automotor, previa presentación del recibo de pago de la multa respectiva, recuperar en la Dirección General de Tránsito, las placas y la Tarjeta de Circulación retenida por la Policía Nacional Civil o el Delegado de Tránsito.

Art. 226.- La Comisión también estará encargada de la coordinación y seguimiento de la ejecución de este "Título" y tendrá las siguientes funciones:

1. Colaborar con los organismos competentes en el estudio de propuestas técnicas, a fin de establecer los procedimientos y mecanismos que viabilicen el cumplimiento de lo estipulado en este Título.
2. Apoyar en la preparación de proyectos y programas de educación y divulgación ciudadana para la concientización y cumplimiento satisfactorio de las normas específicas de protección ambiental. Establecer las normas técnicas y administrativas necesarias para poner el Reglamento en práctica, incluyendo las autorizaciones y contratos de los Centros de Control y de la Empresa Supervisora y Contralora.
3. Mantener una relación de coordinación permanente con los organismos gubernamentales dedicados a la preservación del medio ambiente y los otros entes públicos y privados que tengan competencia en este campo.
4. Desarrollar un sistema interno de información que permita dar seguimiento a las diversas medidas e iniciativas generadas por el presente Reglamento y divulgar los resultados y contenidos a la ciudadanía en forma periódica.

5. Mantener informada a las autoridades superiores de los avances y resultados de las actividades realizadas por la Comisión.

6. Otras que se le asignen de acuerdo a las circunstancias.

Art. 227.- Se prohíbe que los vehículos automotores que estén en circulación antes del 1o. de enero de 1998, emitan gases, humos y partículas, y niveles de ruido, que excedan los límites establecidos seguidamente, tomando en cuenta el factor de corrección por altura con referencia al nivel del mar donde se realice la medición.

1. Los vehículos o equipos cuyos motores utilicen combustible diesel durante su funcionamiento, deberán emitir humos y partículas cuya opacidad exceda los porcentajes a continuación indicados, o su factor K equivalente para cada caso:

a) Para los microbuses y los vehículos cuya capacidad de fábrica sea menor de 3.0 toneladas métricas, el nivel máximo de opacidad permitida es de 70% equivalente en factor K a 2.8 excepto para aquellos vehículos que funcionan con motores diesel turboalimentados, cuyo límite de emisión no podrá superar el 80% de opacidad, equivalente en factor K a 3.5

b) Para los autobuses y vehículos cuya capacidad de fábrica sea mayor o igual a 3.0 toneladas métricas, el nivel máximo de opacidad permitida es de 80%, equivalente en factor K a 3.5

La medición de la opacidad deberá realizarse por medio de equipos con opacímetros de flujo parcial y bajo el procedimiento de aceleración libre.

2. Los vehículos provistos con motor de ignición por chispa que utilicen gasolina, gasohol, alcohol u otras sustancias para su funcionamiento, cualquiera que sea su tipo o peso, no deben emitir contaminantes ambientales que excedan al 4.5% de monóxido de carbono (CO) del volumen total de los gases, ni 600 p.p.m. (partes por millón) de hidrocarburos (HC). Igualmente no podrán emitir bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en cantidades inferiores al 10.5% del volumen total de los gases. Las mediciones de los gases anteriormente mencionados deberán realizarse dos veces seguidos, y en ninguna oportunidad podrán ser sobrepasados los límites establecidos en este mismo inciso; además, tales mediciones se realizarán siguiendo las especificaciones del fabricante del equipo de control de emisiones. La primera medición se realizará con el motor funcionando a temperatura normal y en régimen de ralentí a no más de 1,000 R.P.M.

(revoluciones por minuto) y la segunda medición se realizará con el motor funcionando a temperatura normal y a una velocidad entre las 2,200 y las 2,700 R.P.M., con un período de espera de 15 segundos después de la aceleración para la toma de estas muestras.

3. Los niveles máximos admisibles de ruido emitido por el escape de los vehículos en condición estática son los siguientes:

a) Para los automóviles, motobicicletas, motocicletas, vehículos rústicos y demás automotores cuya capacidad de fábrica no supere las 3.0 toneladas métricas, el nivel máximo de ruido, será de 96 dB(A).

b) Para los microbuses y vehículos cuya capacidad de fábrica se encuentre entre 3.0 toneladas métricas y 8.0 toneladas métricas, el nivel máximo permisible de ruido será de 98 dB(A).

c) En cuanto a autobuses y vehículos cuya capacidad de fábrica sea superior a las 8.0 toneladas métricas, el nivel máximo de ruido será 100 dB(A).

4. Los niveles máximos de ruido permitidos para los dispositivos sonoros de los vehículos automotores, son los siguientes:

a) Para las motocicletas y motobicicletas de cualquier tipo, el nivel máximo de ruido permitido será de 105 dB(A).

b) Para los automóviles, vehículos rústicos, los vehículos de carga liviana y pesada, así como para los vehículos dedicados al transporte público colectivo de pasajeros, el nivel máximo de ruido permitido será de 118 dB(A).

c) Para los vehículos de emergencias, el nivel máximo de ruido será de 120 dB(A).

En todas las mediciones de ruido anteriores se estará a lo dispuesto por este Reglamento en el entendido de que los valores intermedios se establecerán según las características básicas del

vehículo. Los niveles de ruido que rigen, tanto para el escape como para los dispositivos sonoros de los vehículos, serán también aplicables a los automotores del Art. 228 de este Reglamento.

Art. 228.- Los vehículos que ingresen en forma definitiva al país a partir del 1o. de enero de 1998, sean nuevos o usados, y que funcionen con motor a gasolina, no deberán emitir monóxido de carbono (CO) en cantidades superiores al 0.5% del volumen total de los gases, ni hidrocarburos (HC) en cantidades superiores a 125 p.p.m. (partes por millón), ni bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en cantidades inferiores al 12% del volumen total de los gases. Las mediciones de los gases anteriormente mencionados deberán realizarse dos veces y en ninguna oportunidad podrán ser sobrepasados los límites establecidos en este mismo inciso; además, tales mediciones se realizarán siguiendo las especificaciones del fabricante del equipo de control de emisiones. La primera medición se realizará con el motor funcionando a temperatura normal y en régimen de ralentí a no más de 1000 R.P.M. (revoluciones por minuto) y la segunda medición se realizará con el motor funcionando a temperatura normal y a una velocidad entre las 2200 y las 2700 R.P.M., con un período de espera de 15 segundos después de la aceleración para la toma de muestras.

El inciso anterior exceptúa a las motocicletas y motobicicletas de todo tipo y clase, las cuales continuarán con los límites exigidos en el Artículo 227.

Los límites anteriores, que tomarán en cuenta el factor de corrección por altura con referencia al nivel del mar donde se realice la medición, también serán aplicables a todos los motores que sean alterados o que se utilicen para reemplazarlos en vehículos que funcionen con combustible gasolina.

Art. 229.- Los vehículos que ingresen en forma definitiva al país a partir del 1o. de enero de 1999, cuyos motores utilicen combustible diesel, durante su funcionamiento no deberán emitir humos y partículas cuya opacidad exceda los porcentajes a continuación indicados, o su valor k equivalente para cada caso:

1. Los vehículos cuya capacidad de fábrica es inferior a 3.0 toneladas métricas, no deben emitir humos y partículas que superen la medición de 60% de opacidad, excepto para aquellos vehículos que funcionan con motores turboalimentados, cuyo límite de emisión no podrá superar el 70% de opacidad.

2. Los vehículos cuya capacidad de fábrica sea superior o igual a 3.0 toneladas métricas, no deben emitir humos y partículas que superen la medición de 70% de opacidad.

La medición de la opacidad deberá realizarse por medio de equipos con opacímetros de flujo parcial y bajo el procedimiento de aceleración libre. Los límites anteriores, que tomarán en cuenta el factor de corrección por altura con referencia al nivel del mar donde se realice la medición, también serán aplicables a todos los motores que sean alterados o que se utilicen para reemplazarlos en vehículos que funcionen con combustible diesel, según el peso del automotor.

Art. 230.- Los vehículos que sean importados por agencias importadoras legalmente autorizadas, a partir del 1o. de enero de 1998, para ser autorizados a circular en el territorio nacional, no deben emitir gases, humos y partículas que sobrepasen los límites de emisiones correspondientes a las normativas y reglamentos vigentes para la comercialización de esos vehículos en México, Estados Unidos de América, Japón y los países que integran la Comunidad Europea, según el año y modelo correspondiente del vehículo. Asimismo los procedimientos de prueba de emisiones estarán regidos por tales normativas y reglamentos de prueba de la idoneidad en cuanto a los límites permisibles de emisión. Para demostrar todo lo anterior, bastará que el importador presente, ante las autoridades correspondientes, una certificación de cumplimiento de emisiones contaminantes de gases, humos y partículas, según corresponda, en las unidades respectivas, según el peso prueba del automotor, para un vehículo tipo y para cada año y modelo de la producción que se trate, extendido por el fabricante, legalmente válido en el país de origen de fabricación del automotor y debidamente autenticado por la Embajada o Consulado de El Salvador en el país de origen del documento, traducido al idioma español. El Viceministerio de Transporte, y previa resolución de la Comisión Reguladora, se reserva el derecho de verificar el cumplimiento de lo indicado en la certificación, mediante pruebas, en un laboratorio reconocido por la Agencia de Protección del Medio Ambiente (EPA) de los Estados Unidos de América o por la Comunidad Europea, establecido en El Salvador, y caso de no existir en nuestro país, en el país más cercano al nuestro o en los EE.UU; a por lo menos dos de los vehículos tipo, tomados aleatoriamente del lote de vehículos tipo de los embarques que llegan al país. Todos los gastos que impliquen la verificación mencionada correrán a cargo exclusivo del importador y serán cubiertos por éste. En caso de comprobarse el incumplimiento de lo indicado en la certificación, todos los vehículos correspondientes al mismo tipo y año del modelo analizado no serán autorizados a circular en el territorio nacional hasta tanto no se corrijan las deficiencias técnicas o mecánicas del caso.

De lo exigido en el inciso anterior se exceptúa a los vehículos livianos de pasajeros y de carga cuyos motores utilicen combustible diesel, para los cuales únicamente se exigirá que cumplan con lo establecido en el Art. 229.

Art. 231.- Los vehículos que funcionen con motores accionados por combustibles alternos estarán sujetos a los mismos límites máximos de emisión de gases establecidos en el Artículo 228 de este Reglamento.

Art. 232.- En caso que un vehículo no cumpla con los niveles permisibles de emisión de gases, humos y partículas, o niveles de ruido, deberá ser reparado previo a obtener el Certificado de Control de Emisiones. Para este efecto, el propietario estará en libertad de reparar el vehículo donde así lo desee antes de someterlo nuevamente a la revisión de contaminantes en alguno de los Centros de Control autorizados por la Comisión.

### CAPITULO III

#### SANCIONES

Art. 233.- Los propietarios de los vehículos que remuevan cualquier parte del sistema de control de emisión de gases de su vehículo serán sancionados con una multa.

Art. 234.- Los responsables de los Centros de Control autorizados por la Comisión, que emitan Certificados de Control de Emisiones a vehículos que en el momento de la revisión excedan los límites permisibles de emisión de gases, humos y partículas, y niveles de ruido, o a vehículos que no reunan los requerimientos establecidos por el Art. 218 de este Reglamento, es decir, cuyo sistema de control de emisiones no funcione en perfectas condiciones o haya sido removido parcial o totalmente, serán sancionadas de la siguiente manera:

1. La primera vez con una multa de veinticinco mil colones (¢25,000.00)
2. La segunda vez, con una multa de cincuenta mil colones (¢50,000.00) y la suspensión por tres meses para emitir Certificados de Control de Emisiones, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.
3. La tercera vez, con una multa de cien mil colones (¢100,000.00) y la cancelación definitiva de la autorización para emitir Certificados de Control de Emisiones, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.

Las multas tendrán que ser canceladas durante el período de treinta días calendario posteriores a la comunicación de la sanción, o de lo contrario le será retirada, al Centro de Control, la autorización de la Comisión para extender Certificados de Control de Emisiones.

La Empresa Supervisora y Contralora que haya sido contratada y que infrinja el respectivo contrato, será sancionada de la siguiente manera:

1. La primera vez con una multa de veinticinco mil colones (¢25,000.00).
  
2. La segunda vez, con una multa de cincuenta mil colones (¢50,000.00) y suspensión por un mes para operar, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.
  
3. La tercera vez, con una multa de cien mil colones (¢100,000.00) y la cancelación definitiva de la autorización para continuar operando, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.

Art. 235.- Cualquier persona natural o jurídica que importe un vehículo de su propiedad, aun pagando los impuestos, pero que lo matricule infringiendo los preceptos de este Título, se le confiscará el vehículo y para retirarlo deberá pagar una multa de un mil colones (¢1,000.00) y también deberá obtener el respectivo Certificado de Control de Emisiones. Para la realización de la prueba y obtención del respectivo Certificado de Control de Emisiones, se extenderá un permiso provisional de circulación con vigencia de quince días calendario, que servirá, además, en los casos que corresponda, para instalar en el vehículo el sistema obligatorio de control de emisiones.

Art. 236.- Los propietarios de los vehículos que excedan los valores de emisión de gases, humos y partículas o niveles de ruido permisibles en las revisiones selectivas que realice la Empresa Supervisora y Contralora, así como los propietarios de los vehículos que se encuentren circulando sin su Certificado de Control de Emisiones, serán sancionados de conformidad a las categorías siguientes:

1. Vehículos livianos de cuatro ruedas, una multa de quinientos colones (¢500.00).

2. Vehículos de más de cuatro ruedas, una multa de un mil colones (₡1,000.00).

Además, en los casos que corresponda, serán aplicadas las otras sanciones establecidas en el Art. 225 de este Reglamento.

Art. 237.- Las empresas que importan vehículos sin los requerimientos del Art. 230 de este Reglamento, o que excedan los límites permisibles de emisiones contaminantes, serán sancionadas de la siguiente manera:

1. La primera vez, con una multa de veinticinco mil colones (₡25,000.00).

2. La segunda vez, con una multa de cincuenta mil colones (₡50,000.00) y la suspensión por un año para la importación de vehículos, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.

3. La tercera vez, con una multa de cien mil colones (₡100,000.00) y la cancelación definitiva de la autorización para importar vehículos, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales conexas.

Art. 238.- Las sanciones establecidas en los artículos anteriores tendrán fuerza Ejecutiva y serán ratificadas por el Tribunal competente, ante el cual deberá cursarse la denuncia, sin perjuicio de responsabilidad por hechos delictivos conexos que el infractor hubiera cometido.

#### CAPITULO IV

#### DEL USO DE BOCINAS Y OTROS DISPOSITIVOS SONOROS

Art. 239.- Se prohíbe el uso de la bocina y de otros dispositivos sonoros, en las siguientes circunstancias:



1. Para apresurar al conductor del vehículo precedente, en las intersecciones reguladas por semáforos, por señales fijas o por un Agente o Delegado de Tránsito:

2. Para llamar la atención de pasajeros o personas;

3. Para avisar la llegada a un lugar determinado; y

4. A una distancia menor de 100 metros y frente a hospitales, clínicas, iglesias y centros de enseñanza.

Queda igualmente prohibido abusar de otras señales sonoras sin causa justificada.

Art. 240.- Se prohíbe el uso de aparatos de sonido, que no sean instalados en la fabricación del vehículo, de cualquier naturaleza en los vehículos de Transporte Colectivo, excepto de Turismo e Internacionales. La contravención a esta disposición será objeto de remisión del vehículo y la cancelación de la multa respectiva, sin el pago de la cual no será devuelto el referido vehículo.

## TITULO IX

### PROHIBICIONES GENERALES

Art. 241.- además de las contenidas en otros artículos de este Reglamento, regirán para todos los conductores y vehículos las prohibiciones del presente Título.

Art. 242.- Se prohíbe circular en las vías públicas a los vehículos automotores construidos o adaptados para las competencias de velocidad, que no reúnan los requisitos normales exigidos a los vehículos de uso corriente. También se prohíbe la circulación en las vías públicas de patinetas y otros artefactos autopropulsados o no, que no estén explícitamente autorizados en la Ley y este Reglamento.

Art. 243.- Se prohíbe a los vehículos dedicarse a las actividades de transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas, legalmente adjudicadas.

Art. 244.- Se prohíbe conducir un vehículo que tenga puesto en la carrocería, en el parabrisas delantero, trasero, en las ventanillas o ventanas laterales y posteriores, algún rótulo, cartel o calcomanía, figuras obscenas o de contaminación visual, u otro material opaco que obstruya la visibilidad del conductor respecto a la vía y sus alrededores; se exceptúa de esto, el caso en que de fábrica, el parabrisas trasero sea proporcionado opaco.

Asimismo se prohíbe a los conductores llevar entre sus brazos alguna persona u objeto, que dificulte la conducción.

Art. 245.- Se prohíbe a los conductores entrar con sus vehículos en una intersección, aun con la luz verde o con derecho de vía, si debido al congestionamiento no pudiera salir de ella, obstruyendo de este modo la circulación transversal.

Art. 246.- La Dirección General de Tránsito podrá expedir permisos especiales para el transporte de trabajadores en vehículos no destinados para ello en las actividades agropecuarias, bajo la responsabilidad exclusiva del solicitante, previo cumplimiento de los requisitos reglamentarios.

El interesado deberá tomar una póliza especial de seguro obligatorio cuya modalidad y cobertura definirá el Viceministerio de Transporte, previos estudios técnicos correspondientes.

Art. 247.- Se prohíbe la circulación de todo tipo de vehículos automotores en las playas del país, salvo en los lugares y fechas previamente autorizadas por la Dirección General de Tránsito.

## TITULO X

### DE LAS INFRACCIONES, MULTAS Y SUSPENSIONES

Art. 248.- Las infracciones al presente Reglamento, serán penadas con remisión del vehículo, decomiso de documentos de tránsito, retiros de placas, multa o inhabilitación para manejar automotores.

Art. 249.- A todo conductor autorizado por la Dirección General de Tránsito se le podrá suspender su licencia si fuese declarado culpable de faltas, tipificadas con tal sanción en el presente Reglamento.

Art. 250.- Se autoriza el uso de sistemas electrónicos de vigilancia u otra tecnología que se desarrolle en el futuro, para confeccionar la esquila, y en general para reportar a los que circulen sobre el límite de velocidad prevaleciente, según lo establecido en este Reglamento. La esquila puede respaldarse con una serie de fotografías y/o videos que muestren claramente el sitio en que ocurrió la infracción incluido el vehículo en cuestión, la hora y la fecha, y un acercamiento legible del número y letras de la placa. Al conductor que se le imponga una multa por medios automáticos o manuales, se le debe enviar comunicación escrita por correo a la última dirección consignada en la Dirección General de Tránsito dentro de los ocho días hábiles siguientes, y a partir de su recibo el usuario podrá hacer valer sus derechos en los términos que se establecen en este Reglamento.

Art. 251.- A todo conductor que sea sorprendido manejando un automotor en estado de ebriedad comprobada, aun cuando no cause daño, se le suspenderá su licencia en la forma siguiente: la primera vez TRES MESES y la obligatoriedad de recibir el Curso especialmente indicado por la Dirección General de Tránsito; la segunda vez, durante SEIS MESES; la tercera vez, durante UN AÑO, la cuarta vez durante CINCO AÑOS, y la quinta vez, con la SUSPENSION DEFINITIVA. Estas sanciones sólo podrán ser conmutables de la siguiente manera, la 2a. vez, por un mil colones; y la 3a. vez, por dos mil quinientos colones.

Art. 252.- Todo conductor licenciado para el manejo de vehículos y que haya sido suspendida su licencia por la autoridad de Tránsito, por orden judicial por delitos comunes o de tránsito, no podrá refrendar su licencia sino después de haber transcurrido el cumplimiento de su condena.

Art. 253.- Todo conductor que tenga suspendida su licencia de manejar y sea sorprendido conduciendo un vehículo automotor durante su inhabilitación, se hará acreedor a la duplicación de la suspensión y a una multa de trescientos colones.

Todo conductor que tramite nueva Licencia de Conducir, sabiendo que la misma le ha sido decomisada, se hará acreedor a una multa de un mil colones, sin perjuicio de las responsabilidades penales correspondientes. (1)

Art. 254.- Los Artículos anteriores serán aplicados sin excepción a toda clase de conductor, sea motorista de profesión, propietarios que manejen sus propios vehículos y motociclistas.

## DE LAS MULTAS E INFRACCIONES

Art. 255.- Las Multas e infracciones se clasificarán en FALTAS LEVES, GRAVES Y MUY GRAVES, aplicándose sanciones de índole diferente en cada caso; las cuales se detallan a continuación, así:

### MULTAS POR FALTAS

#### LEVES, GRAVES Y MUY GRAVES

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	VALOR COLONES
LEVES		
1	Pitar innecesariamente dentro de la ciudad	₡ 100.00
2	Obstaculizar el tránsito en general	₡ 100.00
3	Retroceder en vías de mucho tránsito	₡ 100.00
4	Obstaculizar el paso en entierros, desfiles, eventos deportivos, en las vías públicas	₡ 100.00
5	Efectuar maniobras en vías de mucho tránsito, de una sola dirección o virar en "U" donde no es permitido.	₡ 100.00
6	No respetar el carril reglamentario al virar a la izquierda.	₡ 100.00
7	Abandonar el vehículo por desperfectos en vías públicas, por más de 24 horas.	₡ 100.00
8	Conducir con la luz alta en la ciudad.	₡ 100.00
9	Conducir sin el distintivo rojo durante el día cuando la carga salga de la carrocería en la parte trasera, y por la noche sin una señal reflectiva.	₡ 100.00
10	Circular sin el banderín y/o distintivo de	

	aprendizaje. (Responsable el instructor)	₡ 100.00
11	Estacionarse a más de 30 centímetros de la cuneta	₡ 100.00
12	Estacionarse al contrario de la vía.	₡ 100.00
13	Estacionarse en zona prohibida o Eje Preferencial.	₡ 100.00
14	Estacionarse a menos de 10 Mts. de la boca calle y de hidrantes públicos.	₡ 100.00
15	Estacionarse en parada de buses.	₡ 100.00
16	Estacionarse formando doble fila.	₡ 100.00
17	Estacionarse en zona de carga, en horas restringidas.	₡ 100.00
18	Estacionarse en zona de seguridad señalizadas.	₡ 100.00
19	Estacionar vehículos en la acera, paralelo a la vía o atravesado.	₡ 100.00
20	Estacionar vehículos frente a cocheras que no le correspondan.	₡ 100.00
21	Estacionarse frente a entradas principales de edificios públicos, teatros, hoteles, bancos, hospitales, residencias particulares, etc.; obstaculizando el acceso a ellos.	₡ 100.00
22	Estacionarse más tiempo de lo necesario para bajar o subir pasajeros.	₡ 100.00
23	Obstaculizar la libre circulación.	₡ 100.00
24	Por dañar bienes o personas al no tener precaución en tiempo de lluvia, con la vía mojada o hubiere agua estancada, etc.	₡ 100.00
25	No guardar la distancia reglamentaria de vehículos en marcha.	₡ 100.00
26	Circular con las placas no visibles.	₡ 100.00
27	No portar Tarjeta de Circulación.*	₡ 100.00
28	Conducir estando suspendida la Licencia.*	₡ 100.00
29	Circular con vehículos no matriculados (Remisión).	₡ 100.00
30	Conducir con licencia extranjera fuera del tiempo reglamentario (decomiso).	₡ 100.00
31	Conducir con licencia caducada (decomiso).*	₡ 100.00
32	Circular con una placa.	₡ 100.00
33	Falta de luz de placa.	₡ 100.00
34	No portar llanta de repuesto en vehículos o circular con llantas lisas (al vehículo).	₡ 100.00
35	Efectuar reparaciones en vías públicas.	₡ 100.00
36	Lavar vehículos en vías y lugares públicos.	₡ 100.00
37	Falta parcial de luz delantera o trasera.	₡ 100.00
38	No llevar las placas en el lugar adecuado.	₡ 100.00
39	Por no portar las herramientas básicas del vehículo. (Mica y llave de ruedas).	₡ 100.00
40	No portar los triángulos reflectivos o dispositivos preventivos de seguridad.	₡ 100.00
41	Uso de halógenos en la ciudad o en forma temeraria	

	en las carreteras.	¢ 100.00
42	Circular con el vehículo con escape libre, bazuca o aditamento que produzca estridencia.*	¢ 100.00
43	Llevar anuncios en las ventanillas o parabrisas que afecten la visibilidad del conductor.	¢ 100.00
44	Por polarizar fuera de lo reglamentario los parabrisas en buses, microbuses, taxis, vehículos comerciales y de carga.	¢ 100.00
45	Uso indebido de pitos de aire y bocinas eléctricas, así como sirenas y otros dispositivos sonoros en buses, microbuses, vehículos comerciales y de carga.	¢ 100.00
46	Por no llevar la tarifa en lugar visible (buses y microbuses).	¢ 100.00
47	Anunciar o llamar pasajeros a gritos en las terminales de buses o trayectos (al cobrador).	¢ 100.00
48	Falta de aseo personal. (al conductor, cobrador de servicio de transporte colectivo).	¢ 100.00
49	Uso de calcomanías, adornos, objetos, rótulos o figuras pintadas no estipuladas, en unidades del servicio de transporte colectivo.	¢ 100.00
50	Sobrepasar a otro vehículo sin antes indicar la maniobra.	¢ 100.00
51	Utilizar más de una placa que las permitidas.	¢ 100.00
52	Arrojar desde cualquier vehículo todo tipo de basura en las vías públicas o derramar parte de la carga en las mismas debido al mal adecuamiento o aseguramiento de la carga.	¢ 100.00
53	Por no circular a su derecha los carretones de paletas, minutas y sorbetes, así como también los chalets móviles.	¢ 100.00
54	Circular en bicicleta en vías de alta velocidad sin previa autorización.	¢ 100.00
55	Peatones que crucen la calle sin precaución, y fuera de las zonas peatonales.	¢ 100.00
56	Fumar cuando se conduce un vehículo de transporte colectivo o distraerse con los pasajeros.	¢ 100.00
57	Circular por las vías públicas en patinetas, carros de pedal o en otro artefacto no autopropulsado que no estén autorizados.	¢ 100.00
58	Emprender la marcha antes de que los usuarios del transporte colectivo estén dentro del vehículo y firmemente sujetos.	¢ 100.00
59	No activar la luz indicadora de giro para virar, o no hacer la señal respectiva.	¢ 100.00

## GRAVES

60	Conducir cadáveres sin el permiso correspondiente. (Sin orden judicial).	₡ 300.00
61	No reportarse al finalizar la ruta en la Terminal establecida.	₡ 300.00
62	No respetar el itinerario de la ruta establecida.	₡ 300.00
63	No ceder el paso a peatones que caminen en zona de seguridad o cuando se encuentren en peligro.	₡ 300.00
64	Conducir describiendo curvas o haciendo zig-zag	₡ 300.00
65	No respetar el derecho de vía o interceptar la vía.	₡ 300.00
66	No ceder el paso a vehículos de emergencia, cuando tienen activadas las sirenas y señales rotativas luminosas.	₡ 300.00
67	No respetar fila cuando haya congestión de vehículos en vías de un solo carril.	₡ 300.00
68	No respetar derecho de vía al salir de un estacionamiento.	₡ 300.00
69	No disminuir la velocidad en zonas restringidas tales como: Colegios, escuelas, iglesias, hospitales, centros deportivos, mercados, etc.	₡ 300.00
70	Sobrepasar a otro vehículo en boca-calle.	₡ 300.00
71	Colocarse en carril que no le corresponda en boca-calle, para iniciar la marcha.	₡ 300.00
72	No atender la indicación de parada del agente de la Policía Nacional Civil, o Delegado de Tránsito, con la señal de alto en el día y por la noche con la luz roja de lámpara.	₡ 300.00
73	Conducir con las puertas abiertas: buses, microbuses y taxis.	₡ 300.00
74	Por no circular en las vías indicadas a su clase. (buses y microbuses).	₡ 300.00
75	No ceder el derecho de vía al entrar a carreteras	₡ 300.00
76	No ceder el paso a vehículos con vía libre.	₡ 300.00
77	Por llevar pasajeros a la izquierda del conductor.	₡ 300.00
78	Estacionarse en área exclusiva para minusválidos.	₡ 300.00
79	Estacionarse en curvas, puentes y trechos angostos.	₡ 300.00
80	Aumentar la velocidad cuando otro trate de sobrepasar.	₡ 300.00
81	Correr a mayor velocidad que la reglamentaria.	₡ 300.00
82	Rebasar la doble línea amarilla central que divide la vía en doble sentido.	₡ 300.00
83	No respetar señales de precaución.	₡ 300.00
84	No dar luz baja al encontrar otro vehículo en sentido opuesto.	₡ 300.00
85	Conducir con licencia inadecuada al tipo de vehículo.*	₡ 300.00
86	Conducir sin portar la licencia.*	₡ 300.00
87	Circular con placas de vendedor de vehículos, aquellos que no están en venta.	₡ 300.00
88	Circular vehículos con placas extranjeras sin el permiso correspondiente o después del tiempo reglamentario.	

	(remisión de vehículo).	₡ 300.00
89	Falta de espejo retrovisor.	₡ 300.00
90	Falta de luz de freno (stop).	₡ 300.00
91	Ocasionar accidentes por desperfectos mecánicos	₡ 300.00
92	Falta de luces delanteras o traseras.	₡ 300.00
93	Cambiar el motor sin el permiso correspondiente. (remisión de vehículo e investigación).	₡ 300.00
94	No portar cuadros de identificación en vehículos de transporte de pasajeros; óvalos en taxis; números de línea y rótulos de lugar y destino en unidades de transporte colectivo.**	₡ 300.00
95	Bajar y subir pasajeros en lugares no permitidos. (buses, microbuses y taxis).*	₡ 300.00
96	Obligar a bajar a los pasajeros porque no se tiene cambio, o bajarlos o subirlos en las esquinas.	₡ 300.00
97	Irrespeto y maltrato al usuario del servicio de transporte colectivo.	₡ 300.00
98	Desviarse de la ruta sin autorización. (buses y microbuses).*	₡ 300.00
99	Circular con unidades del servicio de transporte colectivo no autorizadas.	₡ 300.00
100	Circular con música estridente en unidades del servicio de transporte colectivo	₡ 300.00
101	Falta de cinta adhesiva reflejante, u ojos de gato reglamentarios en buses, microbuses, taxis, pick-ups y camiones.	₡ 300.00
102	Conducir vehículos con exceso de carga a su capacidad o carga voluminosa mal acondicionada.	₡ 300.00
103	Conducir con vehículos llevando entre sus brazos a alguna persona u objeto que dificulte la conducción.	₡ 300.00
104	No llevar puestos los cinturones de seguridad: conductor y pasajeros en el asiento delantero.	₡ 300.00
105	Negarse a presentar los documentos de Tránsito a la autoridad competente, cuando así lo soliciten. (responsable).	₡ 300.00
106	Instalar sirenas o señales rotativas luminosas en vehículos no autorizados.	₡ 300.00
107	Obstaculizar o pintar sin previa autorización competente o dañar las calles de la red vial.	₡ 300.00
108	Por conducir a mayor velocidad reglamentaria en las zonas de velocidad restringida en las inmediaciones de los centros educativos, hospitales y otros debidamente señalados.	₡ 300.00
109	Por circular vehículos de tracción humana y animal por carreteras pavimentadas.	₡ 300.00
110	Por tránsito de semovientes en las vías públicas.	₡ 300.00



111	Por conducir motocicletas con luces apagadas durante el día.	₺ 300.00
112	Conducir motocicleta sin el casco protector, tanto el conductor como el acompañante.	₺ 300.00
113	Alegar en forma irrespetuosa con el Agente o Delegado de Tránsito, faltándole el respeto a la Autoridad.	₺ 300.00
114	Conducirse más de dos personas en una motocicleta	₺ 300.00

#### MUY GRAVES

115	Conducir en sentido contrario en vías de sentido único.	₺ 500.00
116	Circular con las luces apagadas en horas nocturnas.	₺ 500.00
117	Conducir con el motor desconectado.	₺ 500.00
118	No respetar la señal de alto.	₺ 500.00
119	No respetar la luz roja del semáforo.	₺ 500.00
120	Sobrepasar a otro vehículo cuando uno contrario venga en dirección opuesta, y dicha maniobra cause peligro.	₺ 500.00
121	Por retirarse, el involucrado, del lugar del accidente.	₺ 500.00
122	Circular a velocidad no reglamentaria en la ciudad.	₺ 500.00
123	Disputarse la vía con otro vehículo.	₺ 500.00
124	Sobrepasar a otro vehículo en curvas, puentes, trechos angostos o aproximaciones a ellos.	₺ 500.00
125	Conducir con licencia falsificada o suplantar al propietario de la licencia.	₺ 500.00
126	Transportar personas en función comercial sin el permiso correspondiente en buses, microbuses taxis, pick-up, etc.*	₺ 500.00
127	Cambiar el color del vehículo sin el permiso correspondiente. (al propietario).	₺ 500.00
128	Trabajar con vehículos particulares en servicio de alquiler.	₺ 500.00
129	Conducir el vehículo con placas que pertenecen a otro.*	₺ 500.00
130	Circular sin placas.*	₺ 500.00
131	Circular con placas falsificadas.	₺ 500.00
132	Conducir vehículos con sistema de frenos en mal estado.	₺ 500.00
133	Por haber borrado o contrahecho la numeración del chasis y motor (remisión del vehículo e investigación).	₺ 500.00
134	Llevar pasajeros en los estribos, guardafangos y parrillas.	₺ 500.00
135	Llevar exceso de pasajeros al autorizado en los vehículos del servicio público.	₺ 500.00
136	Conducir vehículos de servicio colectivo en mal estado.	₺ 500.00

137	Disputarse pasajeros.	₡ 500.00
138	Alterar las tarifas autorizadas por las autoridades respectivas.*	₡ 500.00
139	No portar permisos de línea. (buses, microbuses y taxis).	₡ 500.00
140	Aumentar el número de asientos en unidades del servicio de transporte colectivo sin la debida autorización.	₡ 500.00
141	Aumentar la capacidad de los vehículos sin la debida autorización.	₡ 500.00
142	Conducir los vehículos bajo los efectos de bebidas embriagantes y estupefacientes o enervantes. (suspensión temporal de la licencia de conducir por un período de tres meses por primera vez; durante seis meses, la segunda vez; la tercera vez, durante un año; la cuarta vez, durante cinco años; y la quinta vez, definitivamente.	₡ 500.00
143	Reincidencia de culpabilidad en más de dos (2) accidentes de tránsito en el lapso de un año.	₡ 500.00
144	Dañar o inutilizar las señales viales. (Adicional al Costo de reposición).	₡ 500.00
145	Circular vehículos de carga con un peso mayor al autorizado.	₡ 500.00
146	Intento de soborno a las autoridades del control vial.	₡ 500.00
147	Conducir vehículos, motocicletas, tricimotos y cuatrimotos en las playas en sitio no autorizado.	₡ 500.00
148	Por no tener los vehículos de transporte colectivo (taxis) los colores autorizados y distintivos específicos.	₡ 500.00
149	Por sobrepasar a alta velocidad un bus o microbús escolar cuando esté estacionado subiendo o bajando alumnos.	₡ 500.00
150	No ceder el paso a peatones que crucen por la zona de seguridad.	₡ 500.00
151	Por remover el sistema de control de emisiones.	₡ 500.00
152	Por exceder los niveles de emisiones y ruidos reglamentarios emitidos por el sistema de escape y dispositivos sonoros; a los vehículos livianos de cuatro ruedas.	₡ 500.00
153	No atender la solicitud de transporte a personas discapacitadas.	₡ 500.00
154	Por no respetar o atender señales del personal autorizado que se encuentre realizando trabajos de señalización vial.	₡ 500.00

NOTAS: \* Remisión del Vehículo

\*\* Decomiso de la Licencia o Tarjeta de Circulación

Art. 256.- Las sanciones NO previstas en el presente Reglamento serán tasadas entre un mínimo de \$100.00 y un máximo de \$1,000.00, dependiendo de la gravedad y naturaleza de la infracción.

Art. 257.- La aplicación de las multas le corresponderá al Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General de Tránsito, por medio de la Policía Nacional Civil y los Delegados de Tránsito.

Art. 258.- Los fondos recaudados por la aplicación de multas, ingresarán al Fondo General de la Nación.

Art. 259.- Las multas que se impongan como consecuencia de las infracciones cometidas, deberán ser canceladas dentro de los quince días siguientes a la aplicación de las mismas, pudiendo pagarse en cualquier institución del Sistema Financiero Nacional o en las Administraciones de Rentas del país.

De no cancelarse en el plazo establecido se aplicará un incremento igual al 10% mensual del valor de la multa del infractor.

Art. 260.- La Dirección General de Tránsito llevará un registro actualizado de multas a vehículos y conductores extenderá certificaciones a los interesados solventes que lo soliciten para los efectos consiguientes que exige la Ley.

Art. 261.- La Dirección General de Tránsito encargada de extender licencias y refrendas para conductores, no realizará dicha actividad mientras el interesado no presente la solvencia que extienda el Registro de Licencias a que se refiere el Artículo 75 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 262.- Todo conductor que considere que existe ilegalidad o violación al debido proceso en la imposición de la multa de que ha sido objeto, podrá interponer en el término de tres días hábiles, contados a partir de la imposición de la sanción, Recurso de Apelación ante el Director General de Tránsito, expresando los argumentos de hecho o derecho en que fundamente la ilegalidad, violación a debido proceso y la prueba que estime pertinente.

La Dirección General de Tránsito resolverá, del análisis de los argumentos vertidos y valoración de las pruebas aportadas, en un plazo de quince días hábiles. (1)

## TITULO XI

### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITULO UNICO

Art. 263.- El Viceministerio de Transporte por medio de la Dirección General de Tránsito podrá en cualquier momento expedir providencias en los casos no previstos en el presente Reglamento, siempre que la urgencia así lo requiera; mas tratándose de reformas de fondo de carácter general las someterá previamente a la consideración y aprobación de la Autoridad Superior correspondiente.

## TITULO XII

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

#### CAPITULO UNICO

Art. 264.- En lo que concierne al Título II, Capítulo V, DEL REGISTRO Y CONTROL DE VEHICULOS, en tanto no se efectúe la transferencia oficial al Viceministerio de Transporte de dichas actividades, éstas seguirán desarrollándose en las Unidades Primarias que actualmente las tienen a su cargo.

Art. 264-A.- Establécese un plazo de dos años, contados a partir del uno de enero de mil novecientos noventa y nueve, para efectuar el cambio efectivo y total de los actuales documentos de conducir.

En cuanto al cambio de las Licencias de Conducir, éste se efectuará conforme a las normas siguientes:

Las expedidas a conductores cuya fecha de emisión corresponda a mil novecientos noventa y cuatro, deberán tramitar su refrenda en el mes del cumpleaños que corresponda al primer año;

Las expedidas a conductores cuya fecha de emisión corresponda a mil novecientos noventa y cinco, deberán tramitar su refrenda en el mes del cumpleaños que corresponda al segundo año;

Las Licencias de Conducir expedidas en los años de mil novecientos noventa y seis, mil novecientos noventa y siete y mil novecientos noventa y ocho, se encontrarán vigentes al plazo en que se efectuará el cambio de los actuales documentos, por lo que gozarán del beneficio de pago de los derechos cancelados en su expedición, incurriendo únicamente en la tarifa de elaboración del nuevo documento. La vigencia del nuevo documento, caducará al cumplimiento del plazo original de expedición.

Los conductores que posean Licencias de Conducir vigentes, podrán solicitar en cualquier tiempo, se expida el nuevo documento con su vigencia normal de cinco años, cancelando en su totalidad el derecho y tarifas correspondientes.

La renovación deberá efectuarse durante el mes del cumpleaños del conductor. Durante el primer año, se renovarán las expedidas en mil novecientos noventa y seis y el período comprendido del uno de enero al treinta de junio de mil novecientos noventa y siete; y durante el segundo año, las expedidas en el período comprendido del uno de julio al treinta y uno de diciembre de ese mismo año y las expedidas en mil novecientos noventa y ocho.

La reposición de la Licencia de Conducir, no gozará de los beneficios establecidos en el inciso precedente y su vigencia será de cinco años, contados a partir de la fecha de reposición y su vencimiento ocurrirá durante el mes del cumpleaños del conductor. (1)

Art. 265.- El presente Decreto entrará en vigencia el día primero de agosto de mil novecientos noventa y seis, previa publicación en el Diario Oficial.

DADO EN CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los un días del mes de julio de mil novecientos noventa y seis.

ARMANDO CALDERON SOL,

Presidente de la República.

JORGE ALBERTO SANSIVIRINI,

Ministro de Obras Públicas, Transporte y  
de Vivienda y Desarrollo Urbano.

D.E. N° 61, del 1 de julio de 1996, publicado en el D.O. N° 121, Tomo 332, del 1 de julio de 1996.

REFORMAS:

(1) D.E. N° 127, del 26 de noviembre de 1998, publicado en el D.O. N° 226, Tomo 341, del 3 de diciembre de 1998.

(2) D.E. N° 12, del 07 de febrero del 2003, publicado en el D.O. N° 34, Tomo 358, del 20 de febrero del 2003.

(3) D.E. N° 80, del 31 de octubre del 2003, publicado en el D.O. N° 209, Tomo 361, del 10 de noviembre del 2003.

# REGLAMENTO GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

---

Decreto Ejecutivo No. 35, del 14 de febrero de 2002,

Publicado en el Diario Oficial No. 32, Tomo No. 354, del 15 de febrero de 2002.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR

CONSIDERANDO:

I. Que por Decreto Legislativo N° 447, de fecha 19 de octubre de 1995, publicado en el Diario Oficial No. 212, Tomo No. 329, del 16 de noviembre del mismo año, se emitió la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

II. Que Por Decreto Ejecutivo No. 23, de fecha 25 de febrero de 1998, publicado en el Diario Oficial No. 41, Tomo No. 338, del 2 de marzo de ese mismo año, se emitió el Reglamento General de Transporte Terrestre, con el fin de regular los servicios de transporte colectivo público de pasajeros;

III. Que es necesario que la concesión para la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros ofrezca garantías y mejores condiciones de eficiencia en el cumplimiento de dicho servicio, debe aquélla realizarse siguiendo el procedimiento de la licitación pública, de conformidad a la legislación respectiva; poniendo especial énfasis en los aspectos vinculados a la calidad del servicio, la seguridad pública, la protección del medio ambiente y el resguardo de los derechos de los usuarios;

IV. Que a efecto de cumplir con lo estipulado en el anterior considerando, es menester emitir un nuevo Reglamento General de Transporte Terrestre, para garantizar la modernización de ese sector y la eficiente ejecución de los servicios de transporte colectivo público de pasajeros;

V. Que habiéndose derogado el antiguo Reglamento General de Transporte Terrestre, mediante Decreto Ejecutivo No. 30, de fecha 8 de febrero de 2002, publicado en el Diario Oficial No. 28, Tomo No. 354, del 11 de ese mismo mes y año, se vuelve también indispensable emitir un nuevo cuerpo normativo en esta materia, que responda a las necesidades actuales del transporte colectivo público de pasajeros.

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA el siguiente:

**REGLAMENTO GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE**

---

## REFORMAS:

- 1) D.E. No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

El Decreto anterior contiene el Reglamento de Transporte Terrestre y Carga, que deroga el Capítulo III del

Título XV del Reglamento General de Transporte Terrestre, en lo referente a las Terminales Interiores de Carga, contenido en el Decreto Ejecutivo Número 35, de fecha 14 de febrero del año 2002, publicado en el Diario Oficial número 32, Tomo 354, de fecha quince de febrero de dos mil dos.

- 2) D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

»Nombre de la Norma: REGLAMENTO GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

»Número de la Norma: 35

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título I. Del Objeto y Definiciones

Capítulo I. Del Objeto

Artículo 1.-

---

#### **Artículo 1.-**

El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de transporte terrestre de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y a la totalidad de las prestaciones de servicios de transporte colectivo por automotor de pasajeros por parte de personas naturales y jurídicas autorizadas que desarrollen dicha actividad; por lo que compete a la Dirección General de Transporte Terrestre, para efectivos administrativos, la aplicación del mismo. En el texto de ese Reglamento dicha Institución podrá denominarse solamente "Dirección" "Dirección General".

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título I. Del Objeto y Definiciones

Capítulo I. Del Objeto

Artículo 2.-

---

#### **Artículo 2.-**

Las reglas fundamentales que deberá seguir la Dirección General con el objeto de ordenar el transporte, de conformidad con los principios generales establecidos en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, son las siguientes:

1. Buscar la satisfacción de las necesidades de los usuarios del transporte terrestre con el mayor grado de seguridad posible mediante la óptima utilización de los recursos.
2. Propiciar que las personas naturales o jurídicas nacionales, o en asociación con éstas, con participación mayoritaria del nacional, actúen en el desarrollo de la libre empresa en esta materia, siempre y cuando puedan garantizar capacidad administrativa y recursos que requiere el servicio, de conformidad a las Leyes respectivas que rigen la materia.
3. Brindar oportunidad a los diferentes sectores involucrados, y a los usuarios para que su participación y calificación en la administración del transporte sea más efectiva.
4. Favorecer la diversidad de servicios a efecto de que el usuario goce de la elección en cuanto a qué tipo de sistema y de servicio prefiere para su transportación.
5. Facilitar la transparencia en la concesión de líneas de transporte terrestre y de servicios de estaciones terminales.
6. Establecer la coordinación y colaboración necesarias entre las Instituciones públicas y privadas



relacionadas con el transporte a efecto de procurar agilidad y prontitud en los trámites para hacer posible la implementación de un sistema efectivo de transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título I. Del Objeto y Definiciones

Capítulo I. Del Objeto

Artículo 3.-

---

**Artículo 3.-**

La operación de los servicios de transporte terrestre de pasajeros, carga, terminales y los servicios auxiliares que los complementan, se sujetarán a las disposiciones de tratados internacionales ratificados por nuestro país, la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, este Reglamento y los instructivos que emita la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título I. Del Objeto y Definiciones

Capítulo I. Del Objeto

Artículo 4.-

---

**Artículo 4.-**

La Dirección General autorizará los servicios siguientes:

1. Operación del transporte público de pasajeros en general, excepto en la categoría de transporte de tracción humana y/o animal.

2. Diseño y operación de terminales de pasajeros y de carga, y sus servicios auxiliares.

Para el transporte de carga solamente se establece requerimientos de documentación para efecto de control y registro.

El transporte particular de pasajeros, no será objeto de autorización ni de registro y control, en este Reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título I. Del Objeto y Definiciones

Capítulo II. De las Definiciones

Artículo 5.-

---

**Artículo 5.-**

Las definiciones de los términos contenidos en el presente Reglamento, serán las siguientes:

1. AUTOBÚS:

Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas con comodidad y seguridad, con capacidad mayor de 30 pasajeros.

2. AUTOMÓVIL:

Vehículo automotor destinado al servicio de transporte unitario de personas con comodidad y seguridad

3. CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DEL VEHÍCULO AUTOMOTOR:

Se considerará como tales, las siguientes: Marca, estilo comercial, tipo, número de serie de

chasis, número de motor, año de fabricación, carrocería, capacidad, número de asientos, peso bruto, color, tipo de combustible, cilindraje, potencia del motor y número de placa.

#### 4. CLASE DE SERVICIO DIRECTO:

Clasificación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros, generalmente utilizado en el tipo Interdepartamental en Internacional, teniendo autorizado hacer escalas entre el punto de salida y llegada, en pocas y muy limitadas poblaciones establecidas, que cuenten con adecuado desarrollo poblacional.

#### 5. CLASE DE SERVICIO ORDINARIO.

Clasificación del Servicio de Transporte Colectivo público de pasajeros, observada en los tipos Urbano, Interdepartamental e Interurbano; autorizado para hacer paradas entre el punto de salida y el de llegada, inclusive paradas intercaladas entre 300 – 500 metros, (en el Urbano) y en casi todas las poblaciones o puntos de espera (en el Interurbano según la autorización). Su tiempo de recorrido suele ser mayor en relación al rápido y Directo.

#### 6. CLASE DE SERVICIO SELECTO (URBANO / INTERURBANO):

Clasificación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros; autorizado para hacer escalas entre el punto de salida y llegada, realizando las paradas autorizadas, inclusive a 300 – 500 metros.

#### 7. CLASE DE SERVICIO EXCLUSIVO:

Clasificación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros, autorizado a hacer escalas entre punto de salida y el de llegada, inclusive paradas para el urbano a 300 – 500 metros, y solamente en ciudades importantes o terminales preestablecidas para el Interdepartamental.

#### 8. CLASE DE SERVICIO DE LUJO:

Clasificación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros, autorizado a hacer viaje directo y sin escalas entre el punto de salida y el de llegada, salvo en terminales de autobuses previamente establecidos en alguna ciudad importante en la que circule.

#### 9. CLASE DE SERVICIO RÁPIDO:

Clasificación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros. No tiene autorizado hacer escalas entre el punto de salida y llegada.

#### 10. COBRADOR AUTORIZADO

Persona natural que en virtud de haber cumplido con los requisitos de la normativa impone, la Dirección lo autoriza mediante credencial respectiva, para que preste sus servicios en el transporte colectivo público de pasajeros, y cuya principal función es la de cobrar la tarifa.

#### 11. CONTINUIDAD:

Implica que la prestación del servicio público no debe ser interrumpida, por causas imputables al operador.

#### 12. CONCESIÓN DE SERVICIO PÚBLICO:

Es el otorgamiento de un derecho por el cual el Estado encomienda a personas naturales o personas jurídicas escogida en función de sus particulares características, previamente definidas en los pliegos de licitación, la gestión por tiempo determinado de un Servicio Público de transporte colectivo de pasajeros, por su cuenta y riesgo, a cambio de un precio dado en dinero.

#### 13. CONCESIONARIO:

Empresa titular de un derecho de concesión, vinculado con el Estado a través de un contrato de concesión de servicio público de transporte de pasajeros.

#### 14. CONTRATO DE CONCESIÓN:

Es la instrumentación de la concesión, formalizada a través de la suscripción del documento respectivo, en el que se fijarán los deberes y derechos de las partes, los parámetros operativos del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, objeto de la misma y los aspectos vinculados a su régimen jurídico.

#### 15. CONDICIONES DE LA CONCESIÓN:

Restricciones, derechos y obligaciones en base a las que se autorizan una ruta o Línea de transporte público de pasajeros, o terminales y sus servicios auxiliares. Comprende todos aquellos términos de operación en el servicio que en alguna manera diferencia dicha operación tales como sistema de horarios, denominaciones, recorridos, orígenes y destinos, clasificación general del servicio (Naturaleza, categoría, tipo, subtipo y clase de servicios), número de ruta, y otros.

#### 16. CONDUCTOR:

Es aquel motorista calificado profesionalmente por las Escuelas de Capacitación de Conductores autorizadas.

#### 17. CONDUCTOR AUTORIZADO:

Persona natural que en virtud de haber cumplido con los requisitos que la normativa exige tanto en lo referente al tránsito como al transporte, está autorizado mediante la credencial respectiva y registrado en la Dirección General, para que preste sus servicios en el transporte público de pasajeros o carga en cualquiera de sus modalidades autoridades y cuya principal función es la de conducir la unidad autorizada.

#### 18. CONTAMINANTES AMBIENTALES:

Gases, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor, que excedan los límites admisibles establecidos.

#### 19. CREACIÓN DE LA RUTA:

Acción que le compete al Órgano Ejecutivo a través del Viceministerio de Transporte y operativizado por la Dirección General; por iniciativa propia y/o a solicitud de una persona natural o jurídica, mediante el que se establece y autoriza la Ruta.

#### 20. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE:

De acuerdo a lo establecido en el Art. 5 de la Ley de Transito Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es la dependencia del Viceministerio de Transporte responsable de velar por la aplicación de la normativa relacionada con el transporte terrestre, a excepción del ferroviario.

#### 21. GENERALIDADES:

Significa que todos los habitantes tienen derecho a usar del servicio público colectivo de pasajeros, por lo que la oferta debe estar dirigida a la totalidad de los usuarios reales o potenciales.

#### 22. INSPECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE:

Persona natural que en virtud de acuerdo de la Dirección General, es nombrado y designado a realizar tareas de inspección y supervisión en el transporte terrestre, ya sea en la prestación del servicio, legitimidad de documentación de la Institución, transparencia de trámites, eficiencia del

servicio y aquellos aspectos que el Director General de Transporte Terrestre estime necesario inspeccionar.

**23. IDENTIFICACIÓN DE RUTA:**

Número o letra, o combinación de ambos que identifica genérica y llanamente la denominación y recorrido de un grupo determinado de unidades autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre.

**24. META:**

Es el lugar de inicio y finalización de los servicios autorizados de una determinada ruta o recorrido, que cuentan con un espacio adecuado y suficiente para el estacionamiento de vehículos que esperan su turno de viaje e instalaciones sanitarias destinadas a los conductores de los servicios.

**25. MICROBÚS:**

Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas, cuya capacidad para pasajeros sentados oscila entre 12 a 30 personas.

**26. OBLIGATORIEDAD:**

Implica que el operador a quien se le encarga la prestación de un servicio público colectivo de pasajeros se encuentra exigido a efectuarlo.

**27. PARADA:**

Es la localización en la vía pública, señalizada e inamovible, que indica el lugar autorizado y obligatorio para la detención temporal de los vehículos del transporte colectivo de pasajeros a efectos del ascenso y descenso de los usuarios.

**28. PERMISO DE OPERACIÓN O EXPLOTACIÓN:**

Autorización emitida por el órgano administrativo investido de la competencia necesaria, para la prestación por tiempo determinado de Servicios de Oferta Libre por parte de una empresa de transporte.

**29. PERMISIONARIO:**

Empresa titular de un permiso de explotación emitido para la prestación de servicios de oferta libre de transporte de pasajeros.

**30. PESO MÁXIMO AUTORIZADO;**

Peso máximo permitido por la autoridad correspondiente para un vehículo, de acuerdo con su diseño, dentro de los límites reglamentarios.

**31. PUNTO DE RETORNO**

Es el punto final del recorrido de ida y donde se inicia el regreso de una Ruta del transporte público colectivo de pasajeros.

**32. RECORRIDO:**

Descripción amplia y detallada de los puntos por donde deben circular las unidades autorizadas para la prestación del servicio de transporte colectivo público de pasajeros. El enunciado del recorrido está directamente relacionado con la Ruta y la denominación de la misma, debiendo también representarse en planos.

**33. REGULARIDAD:**

Significa que la prestación de servicio público debe ser efectuada de conformidad a las reglas y condiciones preestablecidas, en cuanto a recorridos, horarios, tarifas y demás aspectos operativos

que se vinculen al mismo.

#### 34. REFRENDA O REPOSICIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE

Acción que compete únicamente a la Dirección General, a efecto de posibilitar a una persona natural o jurídica que es concesionaria del transporte público de pasajeros, solicitar se le reponga el permiso de operación de transporte terrestre por extravío o vencimiento.

#### 35. RULETERO:

Servicio de transporte unitario público de pasajeros autorizado para la prestación de servicio, que no cuentan con un "punto" o "meta" definido de ubicación para despacho o llegada de las unidades.

#### 36. SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS:

Constituye una actividad de carácter comercial, desempeñada por personas naturales o personas jurídicas debidamente autorizadas por el órgano administrativo investido de la competencia necesaria, con el objeto de trasladar personas entre dos distintos puntos geográficos mediante la utilización de vehículos automotores especialmente diseñados a tal fin, a cambio de una remuneración en dinero.

#### 37. SERVICIOS COLECTIVOS:

Son aquellos servicios de transporte de pasajeros por automotor que se prestan en vehículos automotores especialmente diseñados para el transporte de personas y de capacidad nominal de fábrica no inferior a DOCE (12) asientos, pudiendo adecuarse a estas unidades con el objeto de incrementar los niveles de confortabilidad mediante la reducción del número de asientos. Siempre que el mismo resulte superior a CINCO (5), incluido el del conductor, en todos los casos.

#### 38. SISTEMA DE HORARIO DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS:

Términos empleado para designar el rol de horarios bajo el que opera una ruta, básicamente del tipo rotativo, implementado en forma progresiva.

#### 39. SERVICIOS DE OFERTA LIBRE:

Son servicios de transporte público colectivo de pasajeros no comprendidos en la definición de Servicios Públicos, prestados por personas naturales o personas jurídicas autorizadas por el Estado mediante la emisión del pertinente permiso de explotación.

#### 40. SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANOS:

Son aquellos servicios de transporte público colectivo de pasajeros que se efectúan dentro del ámbito territorial de una misma ciudad o de área metropolitana integrada por dos o más ciudades o poblaciones circunvecinas.

#### 41. SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERURBANOS:

Son aquellos servicios de transporte de pasajeros por automotor no comprendidos en la definición de transporte urbano, que se realizan con el objeto de vincular dos o más núcleos poblacionales, ya sea que los mismos se localicen o no dentro de un mismo de un mismo departamento.

#### 42. SERVICIOS PÚBLICOS:

Constituyen servicios de transporte público colectivo por automotor de pasajeros todos aquellos servicios esenciales a la comunidad, que tengan por objeto satisfacer una continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los

usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte, y sean prestados por personas naturales o personas jurídicas autorizadas por el Estado a través de contratos de concesión.

#### 43. SUSTITUCIÓN O MODIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DE LA UNIDAD:

Acción mediante la cual la Dirección General autoriza legalmente a cambiar la unidad o modificar algunas de las características básicas de la misma, que esté actualmente autorizada para la prestación del servicio, por otra de modelo reciente o mejores condiciones mecánicas que la ya autorizada, quedando esta última inhabilitada para operar con el permiso de operación de transporte terrestre objeto de sustitución.

#### 44. TARIFA:

Cantidad de dinero a cobrar por el servicio de transporte terrestre.

#### 45. TRANSPORTE PROPIO:

Es todo traslado no remunerado de personas, efectuado sin ánimo de lucro para atender las necesidades originales en las actividades o giros propios de empresas, instituciones o particulares.

#### 46. TERMINALES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS:

Conjunto de instalaciones e infraestructura física, autorizado para brindar servicios complementarios a la operatividad del transporte colectivo de pasajeros y a sus usuarios, reconocido oficialmente como punto de inicio, intermedio o de destino de viajes y/o de transferencia de pasajeros.

#### 47. TERMINAL INTERIOR DE CARGA:

La instalación conexas al sistema de transporte que brinda a terceros, servicios de transbordo de carga y otros complementarios.

#### 48. TIEMPO DE RECORRIDO:

Período establecido que debe tardar una unidad que presta sus servicios de transporte, para cubrir el recorrido autorizado; pudiendo contabilizarse este tiempo entre el punto de origen y destino, entre dos estaciones de control o entre la meta y el punto de retorno.

#### 49. TRANSPORTE DE CARGA LIVIANA:

Tipo de transporte para prestar los servicios de traslado de cosas, sustancias, animales, y demás, por medio de vehículos con capacidad de transportación hasta 3,000 kilogramos.

#### 50. TRANSPORTE DE CARGA PESADA:

Tipo de transporte para prestar los servicios de traslado de cosas, sustancias, animales, y demás, por medio de vehículos con capacidad de transportación de más de 3,000 kilogramos.

#### 51. TRANSPORTE DE CARGA EXTRA PESADA:

Tipo de transporte para prestar los servicios de traslado de cosas, sustancias, animales, y demás, por medio de vehículos de gran capacidad de transportación, siendo éstos articulados, en donde generalmente una de las partes es tractora y otra remolcada.

#### 52. TRANSPORTE DE PERSONAL:

Es el que se presta en forma exclusiva, para el servicio de traslado de personas de una empresa o Institución, directamente o mediante previo contrato con terceros.

#### 53. TRANSPORTE EXCEPCIONAL DE PERSONAS CON CARGA PICK – UP:

Es el establecido a efecto de prestar los servicios de traslado de personas con carga, a través de pick – up autorizado excepcionalmente para este tipo de servicio, en el cual existe una retribución económica.

**54. TRANSPORTE DE SEMOVIENTES:**

Tipo de sistema de transporte terrestre observado en las categorías de transporte de carga. Presta los servicios de traslado de animales.

**55. TRANSPORTE DE SUSTANCIAS NO PELIGROSAS:**

Tipo del sistema de transporte terrestre observado en las categorías de transporte de carga. Presta los servicios de traslado de cosas, sustancias, objetos y demás, cuando la carga no representa peligro para la manipulación y/o dispersión.

**56. TRANSPORTE DE SUSTANCIAS TÓXICAS O PELIGROSAS:**

Cuando la carga representa un peligro potencial en su manipulación y dispersión, atentando contra la integridad humana y el medio ambiente.

**57. TRANSPORTE DE TURISMO:**

Servicio destinado al transporte de personas entre dos puntos específicos, no registrados dentro del servicio de transporte colectivo público de pasajeros en donde el punto de destino es un lugar turístico.

**58. TRANSPORTE ESCOLAR:**

Servicio destinado al transporte de estudiantes, desde o hacia un centro de estudios.

**59. TRANSPORTE DE ESPECIALIDADES:**

Es el integrado por los tipos de transporte escolar, transporte de turismo, transporte de personal, transporte hospitalario, transporte funerario y otros considerados así.

**60. TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL:**

Es el servicio de transporte en el cual sus puntos de origen y destino son terminales ubicadas en Municipios de diferentes Departamentos, autorizados a hacer viajes sin o con escalas entre los puntos oficialmente establecidos de partida y de llegada.

**61. TRANSPORTE INTERNACIONAL:**

Es el servicio de transporte en el cual sus puntos de origen y destino son terminales situadas en territorio de países diferentes.

**62. UNIFORMIDAD:**

Implica que todos los habitantes deben recibir el servicio en igualdad de condiciones, es decir que los usuarios tratados de modo similar, mediando condiciones iguales.

**63. USUARIO DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:**

Persona natural que utiliza los vehículos de transporte empleados en la prestación de servicios autorizados, con el objeto de efectuar un viaje o desplazamiento entre dos puntos de un recorrido.

**64. VEHÍCULO ARTICULADO:**

Vehículo constituido por partes, que posee un motor y un remolque unido para efectuar la acción del transporte.

**65. VEHÍCULO AUTOMOTOR:**

Vehículo de Transporte terrestre de combustión interna propia, sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles.

#### 66. VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE:

Es el ente rector, coordinador y normativo de las políticas de transporte.

#### 67. ZONA DE CARGA:

Espacio autorizado por la Dirección, en donde está permitido la carga y descarga de cosas, sustancias, y demás, de acuerdo a horarios y demás condiciones establecidas en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Capítulo I. De la Conceptualización del Transporte Terrestre

Artículo 6.-

---

#### **Artículo 6.-**

Para los efectos del presente reglamento, se denomina transporte terrestre a la acción de prestar los servicios integrales y conexos, inclusive terminales, y sus servicios auxiliares, al traslado de personas, cosas, sustancias, y demás; haciendo uso de instalaciones y la red vial.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Capítulo I. De la Conceptualización del Transporte Terrestre

Artículo 7.-

---

#### **Artículo 7.-**

Para efectos de este Reglamento los vehículos sujetos a la regulación, control y supervisión, son todos aquellos clasificados en el Título II, Capítulo II "de los tipos de vehículos", contenidos en los artículos 11 y 12 de la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Capítulo I. De la Conceptualización del Transporte Terrestre

Artículo 8.-

---

#### **Artículo 8.-**

Los vehículos dedicados al servicio de transporte público de pasajeros, estarán sujetos a la regulación y control de la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Capítulo II. De la Clasificación del Transporte Terrestre

Artículo 9.-

---

#### **Artículo 9.-**

La presente clasificación tiene por objeto tecnificar y ordenar la labor del Viceministerio de Transporte, otras instituciones, prestatarios del servicio y usuarios en general.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35



Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Capítulo II. De la Clasificación del Transporte Terrestre

Artículo 10.-

**Artículo 10.-**

El transporte terrestre, para efectos de este Reglamento, se clasifica según su naturaleza, categoría, tipo, subtipo y clase de la siguiente manera:

NATURALEZA	CATEGORÍA	TIPO	SUBTIPO	CLAS
1. Transporte de carga	1.1 Transporte de Tracción Humana y/o Animal	1.1.1 De Tracción Humana 1.1.2 De Tracción Animal	NO TIENE NO TIENE	NO T NO T
	1.2 Transporte de Carga Liviano	1.2.1 De Sustancias tóxicas no peligrosas	NO TIENE	NO T
		1.2.2 De sustancias peligrosas tóxicas 1.2.3 De valores 1.2.4 De Mercadería y Similares 1.2.5 De Semovientes	NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE	NO T NO T NO T NO T
	1.3 Transporte de Carga Pesado	1.3.1 De Sustancias tóxicas no peligrosas	NO TIENE	NO T
1.3.2 De Sustancias tóxicas o peligrosas 1.3.3 De valores 1.3.4 De Mercaderías y Similares 1.3.5 De Semovientes 1.3.6 De Maquinaria 1.3.7 De Materiales Pétreos, Ferrosos y Agroindustriales		NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE	NO T NO T NO T NO T NO T	
1.4 Transporte de carga Extra Pesado	1.4.1 De Sustancias No peligrosas	NO TIENE	NO T	
	1.4.2 De Sustancias Peligrosas Tóxicas 1.4.3 De valores 1.4.4 De Mercaderías y Similares 1.4.5 De Semovientes 1.4.6 De Maquinaria 1.4.7 De Materiales Pétreos, Ferrosos y Agroindustriales	NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE NO TIENE	NO T NO T NO T NO T NO T NO T	
2. Transporte Particular de Pasajeros	NO TIENE	NO TIENE	NO TIENE	NO T

3. Transporte Público	3.1 Transporte de Tracción Humana o de Anima	NO TIENE 3.1.1 Mototaxi	NO TIENE	NO T
	3.2 Transporte Unitario Público de Pasajeros	3.2.2 Taxi	3.2.1.1 Ruletero 3.2.1.2 Estacionario 3.2.2.1 Ruletero 3.2.2.2 Estacionario	NO T NO T NO T

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo I. De las Atribuciones de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 11.-

**Artículo 11.-**

La Dirección General, tendrá las siguientes atribuciones:

1. Proponer al Viceministerio de Transporte las políticas sobre transporte terrestre a ser implementadas para lograr un eficiente servicio de transporte terrestre, a excepción del régimen ferroviario, de acuerdo con la Ley y este Reglamento; basándose en los Estudios técnicos realizados o avalados por la Unidad de Planificación Integral de Transporte del Viceministerio de Transporte.
2. Participar en la definición de las políticas, tarifas y regulación del transporte público de personas, de conformidad a los estudios técnicos tarifarios, socioeconómicos y de la Unidad Técnica de Planificación del Viceministerio de Transporte efectuados para dar soporte a éstas.
3. Proponer y oficializar la creación de rutas y tarifas, según la clase de servicio autorizado; de conformidad a los respectivos estudios técnicos tarifarios y de la Unidad Técnica de Planificación del Viceministerio de Transporte realizados para tal fin, basándose en los respectivos Estudios Técnicos realizados o avalados por la Unidad de Planificación Integral de Transporte del Viceministerio de Transporte a través de licitación pública o calificación de urgencia.
4. Participar de la definición de las políticas y regulación del transporte de carga por vía terrestre de mercancías, materiales y maquinaria, especialmente las peligrosas y las perecederas.
5. Supervisar las concesiones del servicio de transporte público de pasajeros, de conformidad a los requerimientos establecidos por la Ley y sus Reglamentos, basándose principalmente en los Estudios Técnicos de Ingeniería de Transporte o de Ingeniería de Tránsito, y en otros que específicamente sean requeridos, realizados y avalados por la Unidad Técnica de Planificación

del Viceministerio de Transporte.

6. Ejecutar el desarrollo de la normativa general para el funcionamiento, control y condiciones de seguridad de todos los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, y los de servicio de transporte de carga terrestre.

7. Aplicar sanciones según lo establecido en este reglamento.

8. Ejercer un control de las regulaciones específicas emitidas por el Viceministerio de Transporte en cuanto al peso total y dimensiones, para que los vehículos del servicio de transporte de carga sea efectivo, así también como el sistema de básculas en carreteras.

9. Establecer los requerimientos específicos en áreas urbanas y rurales del país, para el transporte de carga.

10. La regulación y control de las metas, paradas y puntos de retorno del Transporte Colectivo de Pasajeros y de carga, que se establezcan.

11. Proponer a las entidades encargadas del desarrollo urbano, los requerimientos mínimos de diseño y funcionamiento en terminales, de conformidad a estudios técnicos de la Unidad Técnica de Planificación del Viceministerio de Transporte y los Inspectores de Tránsito.

12. Autorizar la prestación de servicios de las terminales.

13. Llevar las estadísticas del movimiento de transporte colectivo público de pasajeros, y de carga; especificar por separado las estadísticas de los diferentes tipos de transporte terrestre, recobrando los datos mínimos indispensables, que deberán proporcionar los Inspectores, la comunidad y la Policía Nacional Civil, a fin de utilizarlos adecuadamente en los estudios técnicos de la Unidad Técnica de Planificación del Viceministerio de Transporte, que así lo requieran.

14. Regular y ordenar todos los informes relativos al transporte terrestre, por un sistema de archivo nacional que permita su consulta con la mayor expedición posible; para tal efecto se llevará un sistema automatizado.

15. Operativizar patrones de evaluación del desempeño del transporte colectivo de pasajeros de conformidad a Estudios Técnicos de Ingeniería de Transporte, realizados por la Unidad de Planificación Integral de Transporte del Viceministerio de Transporte.

16. Implementar y programar planes de emergencia para atender a la población en situaciones especiales según la calificación de urgencia determinada por la Dirección General.

17. Proponer al Viceministerio los requisitos mínimos de diseño y funcionamiento para metas, paradas y punto de retorno, de conformidad a estudios técnicos de Ingeniería de Transporte o Ingeniería de Tránsito.

18. Elaborar instructivos y manuales necesarios que conlleven a su buen funcionamiento, autorizados por el Viceministro de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo II. De la Organización Administrativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 12.-

---

**Artículo 12.-**

La estructuración de la organización y funcionamiento interno de la Dirección General, no contemplada en este Reglamento, corresponderá disponerla al Director General, según la conveniencia y necesidad del servicio. Para el caso de innovaciones que fuere necesario implementar y que requieran erogaciones, el Director General en esta materia solicitará aprobación del Viceministro de Transporte, presentándole para tal efecto los proyectos y presupuestos respectivos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo II. De la Organización Administrativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 13.-

---

**Artículo 13.-**

La Dirección General, estará integrada organizativamente conforme a las directrices que establezca el Viceministerio de Transporte; y a lo que la misma Dirección demande de acuerdo a sus necesidades de modernización.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 14.-

---

**Artículo 14.-**

La Dirección General fomentará y velará por el buen funcionamiento del transporte terrestre, ejerciendo el estricto control de éste, por conducto del personal técnico necesario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 15.-

---

**Artículo 15.-**

Corresponderá al personal técnico de planta, diligenciar los trámites administrativos bajo los procedimientos contemplados en el Título IX de este Reglamento, y todas aquellas funciones que el Viceministerio y la Dirección General de Transporte Terrestre estime pertinente atribuirles.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 16.-

---

**Artículo 16.-**

La Dirección General contará con un equipo de inspectores autorizado para ejercer la vigilancia y supervisión respectiva de las unidades del servicio de transporte público de pasajeros, con el fin de constatar el cumplimiento de la responsabilidad atribuida al servicio de transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 17.-

---

**Artículo 17.-**

La Dirección General podrá establecer las delegaciones regionales o Departamentales, y las estaciones de control del servicio de transporte de carga y transporte de pasajeros en aquellos lugares de la República que estime necesario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 18.-

---

**Artículo 18.-**

Las Delegaciones Regionales tendrán como objetivo la descentralización de los servicios de transporte a que se refieren las Normas operativas del transporte público de pasajeros en general y de este reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 19.-

---

**Artículo 19.-**

Las estaciones de control tendrán como finalidad supervisar y controlar al conductor, el funcionamiento de la unidad y fluidez de la ruta del servicio de transporte colectivo público de pasajeros cumpliendo con las normas establecidas por la Ley y este Reglamento, procurando contribuir a la eficiencia y al mejor desarrollo de dicho servicio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título II. De la Conceptualización del Transporte Terrestre y su Clasificación

Título III. De las Autoridades en el Transporte Terrestre

Capítulo III. De la Organización Operativa de la Dirección General de Transporte Terrestre

Artículo 20.-

---

**Artículo 20.-**

Las estaciones de control estarán localizadas en las terminales autorizadas legalmente o en puntos específicos de los diferentes recorridos de las rutas, tal como lo indique la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo I. De los Motoristas en el Servicio de Transporte

Artículo 21.-

---

**Artículo 21.-**

A efecto de regular la adecuada prestación del servicio del Transporte Terrestre y por la alta incidencia que por la naturaleza de sus funciones y/o desempeño de cargos laborales ejercen estas personas en la actividad misma, créase el Registro de Motorista del Transporte, el cual estará a cargo de la Dirección General, en coordinación con la Dirección General de Tránsito.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo II. Registro del Servicio de Transporte

Artículo 22.-

---

**Artículo 22.-**

La Dirección General dispondrán de un Registro Público de Transporte el que a la vez tendrá un sistema mecanizado que permitirá el registro de datos y que consistirá en un conjunto de herramientas tecnológicas y programáticas. Se le denominará Sistema de Gestión de Base de Datos de Transporte Terrestre (SIGEDAT). Todo trámite y autorización deberá ser registrado en este sistema.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo II. Registro del Servicio de Transporte

Artículo 23.-

---

**Artículo 23.-**

La unidad responsable del SIGEDAT, debe elaborar los correspondientes Manuales de Usuarios, documentar cada programa y sus respectivas aplicaciones, así como, el establecimiento del Número Único de Identificación de la Concesión.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo II. Registro del Servicio de Transporte

Artículo 24.-

---

**Artículo 24.-**

La Dirección General, mediante la integración de información registrada en el Sistema de Gestión

de Base de Datos de Transporte Terrestre, registrará y relacionará tanto unidades como concesionarios, conductores y asistentes del transporte terrestre, a efecto de maximizar la labor contralora y reguladora de la Institución.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo III. Supervisión del Servicio

Artículo 25.-

---

**Artículo 25.-**

La supervisión del transporte terrestre, será ejercida por la Unidad de Inspectoría, y se realizará en los siguientes campos: en la prestación del servicio, legitimidad de la documentación y en aquellos casos de conformidad a la Ley y al presente Reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IV. Del Registro, Control, Regulación y Supervisión en el Servicio de Transporte Terrestre

Capítulo III. Supervisión del Servicio

Artículo 26.-

---

**Artículo 26.-**

Los inspectores que integren la referida Unidad de Inspectoría deberá ser personal técnico calificado.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 27.-

---

**Artículo 27.-**

Los operadores de los servicios podrán ser personas naturales o jurídicas las cuales libremente se constituirán bajo alguno de los tipos de sociedad establecidos en la legislación mercantil.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 28.-

---

**Artículo 28.-**

La escritura de constitución o los estatutos deberán incluir como finalidad u objeto social principal la explotación del transporte público colectivo de pasajeros en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda, referida al transporte público de pasajeros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 29.-

---

**Artículo 29.-**

Los Servicios Públicos podrán ser ejecutados por personas naturales solamente en el caso que,

de conformidad con los resultados arrojados por los estudios técnicos pertinentes, los mismos revistan tan escasa significación que requieran la asignación de un solo vehículo para la atención de la demanda existente en una determinada ruta, y siempre que no exista persona jurídica alguna postulante en la licitación pública que se celebre para la adjudicación del servicio de que se trata. En tal supuesto, y una vez declarada desierta dicha licitación, se efectuará un segundo llamado que admitirá la concurrencia de personas naturales en calidad de ofertantes. Si la licitación se declarase desierta por segunda vez, se aplicará el Artículo 65 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 30.-

---

**Artículo 30.-**

Los Servicio de Oferta Libre podrán ser ejecutados por personas naturales siempre que la flota asignada a la prestación de la totalidad de los servicios autorizados a un permisionario, sea de la misma o distinta modalidad, no exceda la cantidad de UN (1) vehículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 31.-

---

**Artículo 31.-**

El patrimonio mínimo con que deberán contar los concesionarios y permisionarios de los servicios, tanto públicos como de oferta libre, será el establecido en el Código de Comercio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 32.-

---

**Artículo 32.-**

La garantía de cumplimiento de la concesión será determinado en el contrato por el Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 33.-

---

**Artículo 33.-**

La garantía de cumplimiento de la concesión deberá ser mantenida durante todo el término de la misma y su eventual renovación, adecuándose en todo momento en razón de las variaciones que se produzcan en su monto, acreditándose en forma anual su contratación y vigencia.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 34.-



---

**Artículo 34.-**

Dichas garantías serán afectadas al cumplimiento de todas aquellas obligaciones del concesionario y, asimismo, al cobro de las multas que se encuentre firmes y que no fueran satisfechas en legal término, impuestas de conformidad al Régimen de Sanciones que se establece en el presente ordenamiento. En los casos de afectaciones parciales de la garantía, el transportista deberá restablecer el monto total de la misma en el plazo máximo de SESENTA (60) días hábiles.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título V. De los Operadores de los Servicios

Artículo 35.-

---

**Artículo 35.-**

Las garantías de cumplimiento de contrato deberán constituirse, a opción del concesionario, en algunas de las especies establecidas en el Artículo 32 de la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VI. De la Clasificación de los Servicios

Artículo 36.-

---

**Artículo 36.-**

Los servicios de transporte colectivo público de pasajeros se clasifican en:

- a) Servicios Públicos.
- b) Servicios de Oferta Libre.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VI. De la Clasificación de los Servicios

Artículo 37.-

---

**Artículo 37.-**

Constituyen Servicios Públicos de transporte colectivo de pasajeros de carácter urbano e interurbano y las demás categorías establecidas en este Reglamento, todos aquellos que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte. Dichos servicios serán prestados por empresas concesionarias, vinculadas con el Estado a través de contratos de concesión seleccionadas mediante procedimiento de licitación pública.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VI. De la Clasificación de los Servicios

Artículo 38.-

---

**Artículo 38.-**

Los servicios de transporte público de pasajeros no comprendidos en los alcances de este Reglamento, constituyen Servicios de Oferta Libre de transporte automotor de pasajeros, de carácter urbano o interurbano y categorías similares. Estos servicios, en todas las modalidades establecidas en el presente Reglamento, serán prestados por empresas autorizadas por el Estado mediante la emisión del pertinente permiso de explotación.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

..... en general y permisos de Operación del Transporte Terrestre

Capítulo I. De las Concesiones de Ruta o Línea de Transporte Público de Pasajeros en General

Artículo 39.-

---

#### **Artículo 39.-**

Esta Capítulo tiene por objeto regular los derechos y obligaciones, de orden privado originadas por la prestación del servicio del transporte público de pasajeros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

..... en general y permisos de Operación del Transporte Terrestre

Capítulo I. De las Concesiones de Ruta o Línea de Transporte Público de Pasajeros en General

Artículo 40.-

---

#### **Artículo 40.-**

Las líneas y rutas de transporte público colectivo de pasajeros en sus diferentes categorías son propiedad del Estado. La explotación de servicios públicos sobre las mismas se desarrollará mediante los derechos de concesión otorgados por el Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros

Artículo 41.-

---

#### **Artículo 41.-**

El término de Permiso de Operación de Transporte Público de Pasajeros, se usa para referirse al documento de portación obligada para demostrar calidad de concesionario, de unidad autorizada para prestar el servicio según su clase y modalidad, y de las condiciones generales de la concesión.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros

Artículo 42.-

---

#### **Artículo 42.-**

El permiso de operación para el servicio de transporte público de pasajeros, se otorgará a todo

aquél que cumpla con lo siguiente:

1. Ser Concesionario de Ruta o Línea de transporte público de pasajeros en general, mediante el contrato respectivo.
  2. Haberse registrado en el Sistema de Gestión de Base de Datos de Transporte Terrestre. Tratándose de personas jurídicas deberán presentar además Escritura de Constitución.
- Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...  
Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros  
Artículo 43.-
- 

#### **Artículo 43.-**

Los permisos a que se refiere este capítulo, se otorgarán por la Dirección General en un plazo que ésta determine.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...  
Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros  
Artículo 44.-

---

#### **Artículo 44.-**

Los permisos contendrán, según la naturaleza del servicio, lo siguiente:

1. Nombre o razón social y domicilio del concesionario.
2. Clase y modalidad del servicio.
3. Ruta, tratándose del servicio de Transporte Colectivo Público de Pasajeros.
4. Características y condiciones generales de operación.
5. Vigencia.
6. Características básicas de la unidad.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...  
Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros  
Artículo 45.-

---

#### **Artículo 45.-**

Para la prestación del servicio de transporte terrestre de carga especializada de materiales, residuos, y desechos peligrosos, deberá acreditarse el que los vehículos reúnan las características físicas y especificaciones técnicas que permitan el traslado seguro de los productos o mercancías. Asimismo deberá comprobarse que se cuenta con la infraestructura y el equipo básico para las maniobras de carga y descarga, además de la limpieza y estacionamiento de los vehículos que se señalen en la norma correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...  
Capítulo II. Del Permiso de Operación o Explotación de Transporte Público de Pasajeros

Artículo 46.-

---

**Artículo 46.-**

Las personas interesadas en obtener permisos para prestar servicios de arrastre o grúa, deberán reunir los requisitos siguientes:

- 1- Presentar solicitud de formato que para el caso expida la Dirección General
- 2- Presentar número de N.I.T.
- 3- Presentar documento de Identidad Personal.
- 4- Tener Domicilio en el Territorio Nacional.
- 5- Acreditar la Representación legal del solicitante en su caso.
- 6- Identificación del Representante Legal
- 7- Declaración de características del Vehículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 47.- (\*)

---

**Artículo 47.- (\*)**

La retribución del concesionario por la prestación del servicio estará a cargo de los usuarios a través del pago de la tarifa autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, a propuesta del Viceministerio de Transporte.

(\*) El presente artículo ha sido sustituido mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 48.- (\*)

---

**Artículo 48.- (\*)**

Los valores tarifarios deberán ser proporcionales y uniformes, conforme a la naturaleza de cada servicio, en cumplimiento a lo establecido en el presente Reglamento.

(\*) El presente artículo ha sido sustituido mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 49.- Derogado (\*)

---

**Artículo 49.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No.

367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 50.- (\*)

---

**Artículo 50.- (\*)**

El Viceministerio de Transporte formulará la propuesta tarifaria en función del análisis técnico y económico que permita un equilibrio financiero de la operación en condiciones de eficiencia y que garantice la calidad del servicio y tome en cuenta los derechos de los usuarios.

(\*) El presente artículo ha sido sustituido mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 51.- Derogado (\*)

---

**Artículo 51.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 52.- Derogado (\*)

---

**Artículo 52.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 53.- Derogado (\*)

---

**Artículo 53.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 54.- (\*)

---

#### **Artículo 54.- (\*)**

Los concesionarios deberán entregar a todo pasajero que hubiere cancelado el importe de su pasaje un boleto que contendrá, por lo menos las siguientes características:

- a) Persona Natural o razón social;
- b) Domicilio del concesionario;
- c) Clase de servicio;
- d) Número de la ruta;
- e) Tarifa;
- f) Fecha del viaje, al menos en los servicios interurbanos;
- g) Puntos de salida y llegada, al menos en los servicios interurbanos.

(\*) El presente artículo ha sido sustituido mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VII. De las Concesiones de Ruta o Líneas de Transporte Público de Pasajeros...

Capítulo III. Del Contenido Económico-Financiero de las Concesiones

Artículo 55.- (\*)

---

#### **Artículo 55.-(\*)**

Los concesionarios deberán acatar cualquier modificación que disponga el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano en los sistemas de percepción tarifaria, tendientes a lograr una mayor eficiencia en beneficio del usuario y del sector en general.

(\*) El presente artículo ha sido sustituido mediante D.E. No. 18, del 6 de abril de 2005, D.O. No. 80, Tomo No. 367, del 29 de abril de 2005.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VIII. De los Servicios de Oferta Libre

Artículo 56.-

---

#### **Artículo 56.-**

Los Servicios de Oferta Libre comprenden las siguientes modalidades:

- a) Servicios Contratados: son aquellos pactados entre el transportista y una persona jurídica, pública o privada, o una persona natural, mediante la suscripción de un contrato cuyo objeto es el traslado de sus miembros, personal o clientela, fijándose origen y destino del servicio, sin atender al carácter oneroso y gratuito que el transporte tenga para las personas transportadas, no pudiendo realizar tráfico de ascenso y descenso entre puntos intermedios.
- b) Servicios Aeroportuarios: son aquellos destinados exclusivamente al traslado colectivo de personas hacia y desde las terminales aeroportuarias, no pudiendo realizar tráfico de ascenso y descenso de pasajeros entre puntos intermedios.
- c) Servicios Escolares: son aquellos destinados al traslado de escolares entre su domicilio y el establecimiento educacional u otras instalaciones vinculadas al mismo.

d) Servicios de Turismo: son aquellos servicios de transporte que se integran con una programación turística, entendiéndose ésta como una prestación compleja comprometida a través de la actividad de los "locadores de turismo" o "agencias de viajes".

d) Servicios Ejecutivos: son aquellos servicios a ser prestados, en forma exclusiva, en el ámbito interurbano caracterizándose por su elevado nivel de confortabilidad. Este observará como mínimo las siguientes exigencias: los servicios sólo podrán prestarse en forma directa entre origen y destino, con vehículos de hasta 5 años de antigüedad máxima, equipados con aire acondicionado, tres hileras de asientos reclinables con una anchura de butacas y pasillos superiores a los establecidos para los servicios regulares y diferenciales, espacio cerrado para la guarda de equipajes y un compartimento aislado de los pasajeros destinado a gabinete sanitario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VIII. De los Servicios de Oferta Libre

Artículo 57.-

---

**Artículo 57.-**

Los Servicios de Oferta Libre pueden ser efectuados por las empresas concesionarias de Servicios Públicos o por toda otra persona.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VIII. De los Servicios de Oferta Libre

Artículo 58.-

---

**Artículo 58.-**

En la totalidad de las modalidades de Servicios de Oferta Libre será prohibido transportar pasajeros de pie.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VIII. De los Servicios de Oferta Libre

Artículo 59.-

---

**Artículo 59.-**

El Viceministro de Transporte podrá denegar la autorización para prestar Servicios de Oferta Libre por las siguientes causales:

- a) La falta de adecuación de la propuesta operativa a las disposiciones específicas que regulan los servicios, contenidas en el presente reglamento.
- b) La falta de habilitación técnica de los vehículos o de habilitación psiconatural de los conductores.
- c) La ausencia de seguros contratados de acuerdo con la normativa vigente.
- d) El incumplimiento de las obligaciones fiscales o previsionales correspondientes, el adeudamiento de multas o la falta de pago de las tasas y aranceles que graven la actividad.

En defecto de denegación o aprobación expresa, los Servicios de Oferta Libre solicitados, podrán ser ejecutados una vez transcurridos NOVENTA (90) días hábiles desde el ingreso de la solicitud presentada en legal forma, siempre que los mismos no contravengan las disposiciones en vigor.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título VIII. De los Servicios de Oferta Libre

Artículo 60.-

---

**Artículo 60.-**

Son obligaciones de los prestadores de Servicios de Oferta Libre.

- a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se deriven del permiso de explotación.
- b) Contratar los seguros en virtud de los cuales se brinde cobertura frente a los riesgos derivados de su responsabilidad respecto a los pasajeros transportados, a su personal y frente a terceros transportados y no transportados.
- c) Habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servicios.
- d) Destinar a la conducción de las unidades únicamente conductores que posean Licencia Habilitante vigente.
- e) Presentar la información estadística que se requiera.
- f) Dar cumplimiento a las obligaciones fiscales y previsionales correspondientes.
- g) Dar cumplimiento al pago de las tasas y aranceles que graven la actividad.
- h) Otras obligaciones legales y reglamentarias.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 61.-

---

**Artículo 61.-**

El servicio público colectivo de transporte de pasajeros como actividad que tiende a satisfacer necesidades o intereses de carácter general, está dirigido a todo el conglomerado social del país, por lo que le corresponde al Viceministerio de Transporte proteger a los usuarios, asegurando la calidad, eficiencia y seguridad del mencionado servicio.

Los usuarios, por su parte, tienen derecho a que en la prestación de todos los servicios reglados en el presente régimen, les sea garantizada la seguridad, el acceso a la información, libertad de elección y condiciones de trato equitativo y digno.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 62.-

---

**Artículo 62.-**

Los usuarios deberán observar las normas generales vinculadas con la higiene, moralidad, buenos modales para con los otros pasajeros y dependientes del prestador, y las demás disposiciones por las que se establezcan obligaciones para todo usuario sin distinción. Deberán asimismo abonar las tarifas fijadas y publicadas para cada servicio. La falta de pago de las tarifas o la indebida utilización de los servicios facultará a las empresas concesionarias o permisionarias a la aplicación de sanciones que fuesen fijadas en este reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35



Título IX. De los Usuarios

Artículo 63.-

---

**Artículo 63.-**

El Viceministerio de Transporte deberá velar por la observancia de los principios de continuidad, regularidad, igualdad y generalidad de los Servicios Públicos de transporte de pasajero a precios justos y razonable, asegurar la protección del medio ambiente y la seguridad, y a la vez brindar la información y el asesoramiento que resulten de utilidad para los usuarios del sistema.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 64.-

---

**Artículo 64.-**

Los usuarios tendrán derecho a efectuar reclamos y sugerencias acerca de los servicios recibidos por parte de los concesionarios y permisionarios del sistema y a obtener adecuada respuesta por parte de la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 65.-

---

**Artículo 65.-**

Los usuarios tienen derecho a ser tratados por los operadores y sus dependientes con cortesía, corrección y diligencia.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 66.-

---

**Artículo 66.-**

Los usuarios deberán ajustar su conducta a las normas establecidas en la legislación y reglamentación vigentes, respetando y haciendo respetar los derechos y obligaciones que como tal les compete.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 67.-

---

**Artículo 67.-**

Las empresas operadoras de los servicios deberán informar a los usuarios, en forma clara y manifiesta, los derechos y obligaciones que les competen, las características de las diversas modalidades de servicios ofrecidas, las tarifas correspondientes, los horarios y recorridos autorizados y toda otra información que sea necesaria para proteger sus intereses en cuanto consumidor.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 68.-

---

**Artículo 68.-**

El pasajero recibirá del transportista una guía o contraseña en la que constará el número de pasaje, orden de servicio, "voucher" o documento análogo, en su caso, fecha de expedición, peso asignado, tarifa e importe abonado. Dicha documentación deberá extenderse por duplicado y bajo numeración correlativa.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título IX. De los Usuarios

Artículo 69.-

---

**Artículo 69.-**

La responsabilidad del transportista respecto del equipaje despachado, comenzará en el momento de la entrega del documento a que se alude en el párrafo precedente y concluirá en oportunidad de la devolución de aquél al pasajero, ya sea al término del viaje, o luego de un período de guarda a cargo del prestador.

Asimismo, se fijarán allí las condiciones a las que estará sujeta la aludida responsabilidad, en cuanto a los efectos que abarca y procedimiento a seguir en los casos de extravío. Además, se señalarán los supuestos en los que el operador podrían negarse a transportar determinados bultos en carácter de equipaje, en función de las dimensiones que registren los mismo, por razones de higiene y preservación del vehículo, o cuando se trate de sustancias peligrosas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo I. De los Requisitos del Personal en el Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 70.-

---

**Artículo 70.-**

Los conductores del servicio de transporte colectivo público de pasajeros y del transporte de carga deberán haber aprobado satisfactoriamente las elevaciones correspondientes que se prescriban en esta normativa, relacionadas con la profesionalización, a través de las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas, para poder obtener el permiso o certificación correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo II. Requisitos de las Unidades destinadas al Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 71.-

---

**Artículo 71.-**

Para circular, ofreciendo los servicios regulados y controlados por este Reglamento, se establecen

como requisitos generales de las unidades destinadas al transporte terrestre, las siguientes:

1. Estar debidamente registrados por la Dirección General, para prestar el servicio en la modalidad correspondiente, de acuerdo a esta normativa.
2. Estar debidamente inscritos en el Registro Público de Vehículos, lo que se determinará con la portación de la correspondiente Tarjeta de Circulación
3. Ser conducido por persona debidamente autorizada y de acuerdo a las disposiciones establecidas en la legislación y sus reglamentos.
4. Cumplir con los requisitos específicos para cada naturaleza de servicio.
5. Tener vigente el Seguro Obligatorio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo II. Requisitos de las Unidades destinadas al Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 72.-

---

### **Artículo 72.-**

Para los vehículos que prestaren el servicio de transporte terrestre en la naturaleza de Transporte de Carga, y sus Categorías, se establecen los requisitos mínimos siguientes:

1. Para la CATEGORÍA Transporte de Tracción Humana y/o Animal:

- a- Estar contruidos de material cuya resistencia esté en proporción directa con el tipo de carga a movilizar.
- b- Deben estar provistos de materiales reflectivos en las partes delantera, trasera y laterales a efecto de facilitar su detección en horas nocturnas o de poca visibilidad.
- c- Aquellos medios tirados por bestias como caballos, bueyes o similares, deben en su estructura básica proporcionar las condiciones mínimas de comodidad al animal que tira de ellos.
- d- Aquellos dedicados a actividad turística y que para su accionar utilicen bestias de tiro, deberán garantizar la mansedumbre de éstas a efecto de minimizar la posibilidad de accidente, y la utilización de los dispositivos que eviten las evacuaciones naturales de éstos esparcidos sobre la vía.
- e- El material de las partes de rodamiento debe ser adecuado y no debe dañar la estructura básica de la Infraestructura Vial.

2. Para la CATEGORÍA Transporte de Carga Liviano:

- a- Capacidad hasta de tres mil Kilogramos.
- b- Carrocería adecuada para la naturaleza de las operaciones, pudiendo ser estos paneles, vagonetas y pick – up.
- c- Deben estar provistos de materiales reflectivos en las partes delanteras, traseras y laterales a efecto de facilitar su detección en horas nocturnas o poca visibilidad.

3. Para la CATEGORÍA Transporte de Carga Pesado:

- a- Capacidad hasta de tres mil Kilogramos.
- b- Carrocería adecuada para la naturaleza de las operaciones, pudiendo ser estos paneles y camiones.
- c- Remolques que no excedan los tres metros de largo.

- d- Disposición de la carrocería de tal manera que se garantice cuando sea necesario, el hermetismo de la carga en la acción de traslado.
- e- Debidamente señalizados preventivamente si la carga que transporta sale de la plataforma útil de carga, principalmente para el Transporte de Maquinaria.
- f- Debidamente señalado y con dispositivos protectores que eviten el derrame de polvos, sustancias o cualquier material en la Red Vial Nacional para Transporte de Materiales Pétreos, Ferrosos y Agroindustriales, y en el caso de góndolas que transportan caña, semilla de algodón, concentrados, y similares, su adecuado aseguramiento para evitar su caída durante el traslado.
- g- Deben estar provistos de materiales reflectivos en las partes delanteras, traseras y laterales a efecto de facilitar su detección en horas nocturnas o de poca visibilidad.

#### 4. Para la CATEGORÍA Transporte de Carga Extra Pesado:

- a- Vehículos de tres ejes y más, inclusive articulados.
- b- Carrocería adecuada para la naturaleza de las operaciones, pudiendo ser estos camiones y trailers, semirremolques o remolques.
- c- Disposición de la carrocería de tal manera que se garantice cuando sea necesario, el hermetismo de la carga en la acción de su traslado.
- d- Debidamente señalados previamente, si la carga que transporta sale de la plataforma útil de carga, principalmente Transporte de Maquinaria.
- e- Debidamente señalado y con dispositivos protectores que eviten el derrame de polvos, sustancias o cualquier material en la Red Vial Nacional para Transporte de Materiales Pétreos, Ferrosos y Agroindustriales, y en el caso de góndolas que transportan caña, semilla de algodón, concentrados, y similares, su adecuado aseguramiento para evitar su caída durante el traslado.
- f- Bandas reflectivas según lo establecido en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, a los costados y en la parte trasera.
- g- Dispositivo protector trasero incorporado en la base de la superficie útil de carga, con su respectiva banda reflectiva colgante fijo hasta una altura de 40 centímetros del piso de la cama del vehículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo II. Requisitos de las Unidades destinadas al Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 73.-

---

#### **Artículo 73.-**

Para los vehículos que prestarán el servicio de transporte terrestre, en la naturaleza de Transporte Público de Pasajeros en General, sin perjuicio de lo hincado en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, se establecen los siguientes requisitos:

1. No exceder los 15 años de su fecha de fabricación.
2. Garantizar comodidad y seguridad en la prestación del servicio
3. No poseer agregados metálicos o de cualquier naturaleza al frente de las unidades tales como Mataburros o Defensas, que sugieran peligrosidad de ocasionar mayores daños a terceros en fuertes impactos.

4. Plenamente identificados con rótulo que indique el servicio correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo II. Requisitos de las Unidades destinadas al Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 74.-

---

#### **Artículo 74.-**

Los requisitos específicos por Categoría, Tipo, Subtipo y Clase de Servicio en la Naturaleza de Transporte Público de Pasajeros, son:

1. Categoría de Tracción Humana o Animal:

a- Semovientes suficientemente domesticados y con control sanitario, en el caso de tracción animal.

b- Medios de Transporte suficientemente señalizados y con dispositivos reflectivos al frente, la parte posterior, y los laterales.

c- Dispositivos de rodamiento que no dañen la estructura de la Red Vial.

2. Categoría Transporte Unitario Público de Pasajeros:

a- Tipo Mototaxi.

- Motocicletas de todo tipo, inclusive con asiento lateral, denominadas Sidecar, o similares.,

- Deberán estar identificados con la leyenda "Mototaxi" con el número de Permiso de Operación de Transporte Terrestre, tal identificación deberá tener 20 centímetros de largo por 15 centímetros de ancho, en color negro al costado de las loderas traseras.

- Portación de placa "M"

b- TIPO Taxi

- Deberán estar identificado con el color amarillo total, y una banda o franja cuadrículada negro y blanco de 30cm. de ancho en todo el contorno del vehículo con la leyenda "Taxi", con el número de permiso de Operación de Licencia de Transporte Terrestre u óvalo y clasificación nacional, tal identificación deberá tener 30 centímetros de largo por 20 centímetros de ancho, en color negro ubicados al costado de las dos puertas traseras, y en la parte posterior de la unidad.

- Debe porta placas con la identificación "A".

- No exceder de quince años de haber sido fabricados a la fecha de concesión, tomando en consideración su condición mecánica y estética, dictaminado por la comisión Reguladora de Transporte Terrestre.

c- VEHÍCULOS RENTADOS

- Adecuados al servicio que proporcionan.

3. Categoría Transporte Colectivo Público de Pasajeros

a- Características básicas de fabricación.

b- Autobuses deben portar placas AB

c- Microbuses deben portar placas MB

d- Características diferentes por Subtipo y Clase de Servicio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

**Artículo 75.-**

Los diferentes tipos en la categoría de Transporte Colectivo Público de Pasajeros, tendrán características siguientes:

1. Tipo Transporte por Microbuses

- a- Vehículo con comodidad y seguridad, y con capacidad hasta 30 pasajeros sentados como máximo.
- b- Franja o banda color Azul marino en todo el contorno de la unidad y de 30 centímetros de ancho para el servicio urbano; y las mismas características únicamente que de color verde para el servicio Interdepartamental.
- c- Deberán estar identificados con el número de permiso de operación Licencia de Transporte Terrestre, tal identificación deberá tener 30 centímetros de largo por 20 centímetro de ancho, en color negro ubicada a los costados y en la parte trasera; así como, con el Número de la Ruta para la que se le ha concesionado la línea, al frente y en la parte posterior, en las dimensiones arriba indicadas.
- d- Deberá portar placas con la identificación "MB".
- e- En las unidades serán exigibles las puertas específicas y separadas para el abordaje y descenso de la unidad, a partir del 1º de enero del año dos mil cinco.
- f- No se permitirán pasajeros de pie en aquellos vehículos cuya capacidad de fábrica sea igual o inferior a veinte (20) pasajeros sentados; excepto en aquellos microbuses cuya altura del piso al techo sea mayor de 1.80 metros permitiéndose en tal caso una capacidad máxima de pasajeros de pie igual a la cantidad total de filas de asientos de fábrica.

2. TIPO Transporte Autobús

- a- Vehículo con comodidad y seguridad, con capacidad mínima de 31 pasajeros sentados.
- b- Color de la franja o banda especificado por cada Subtipo y Clase de servicio. Se colocará una franja o banda por cada color especificado, en todo el contorno de la unidad, dicha banda será de 30 centímetros de ancho.
- c- Deberán estar identificados con el número de Licencia Permiso de Operación, tal identificación deberá tener 30 centímetros de largo por 20 centímetros de ancho, en color negro ubicados al costado medio trasero de la unidad; así como, con el número de la Ruta para la que se le ha concesionado la línea, en el frente y posterior más alto de la unidad y en las dimensiones arriba indicadas.
- d- Tanto al frente como en la parte posterior deberán indicarse los principales punto de transitabilidad de la Unidad.
- e- Deben portar placas "AB", a excepción de aquellas registradas en otro país, diferente a El Salvador.

Algunas de las Características específicas, según su Tipo y Clase serán las siguientes:

- SUBTIPO Urbano / interurbano CLASE Ordinario.

\* Franja o Banda color Rojo y Blanco – Quince años de antigüedad máxima al entrar al servicio. El

máximo de pasajeros de pie estará condicionado a no llevar pasajeros en las gradas o fuera de la ubicación de las máquinas contadoras de pasajeros. Preferiblemente y con exigencia gradual del sistema de caja única o similar, para distribución de ingresos; y con el sistema organizativo de economía solidaria y de cohesión e integración empresarial.

-SUBTIPO Urbano / Interurbano CLASE Selecto.

\* Franja o Banda color Azul Marino. Diez años de antigüedad máxima al entrar al servicio. Máquinas contadoras de pasajeros – Boletería automática o venta de boletos en ventanilla. Sistema de organización de cohesión e integración empresarial y economía solidaria, Sistema de Caja única o similar, para distribución de ingresos; conductor uniformado. Pasajeros de pie en un máximo igual a la cantidad total de filas o grupos de asientos de fábrica.

- SUBTIPO Urbano / Interurbano CLASE Exclusivo.

\* Franja o Banda color Celeste. Cinco años de operación máxima en el servicio. Boletería automática, aire acondicionado, vidrio polarizado reglamentario, asientos mullidos con cabecera integrada en un solo cuerpo, alfombrados, conductor uniformado, no se permitirán pasajeros parados, y el Sistema de Caja única o similar, para distribución de ingresos. Sistema Organizativo de economía solidaria y de cohesión e Integración Empresarial.

- SUBTIPO Interdepartamental CLASE Ordinario.

\* Franja o Banda color Verde y Blanco – Quince años de operación máxima en el servicio. Quince años de antigüedad máxima al entrar al servicio. Un máximo de pasajeros parados condicionados a no llevar pasajeros en las gradas; preferiblemente con Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial, y el sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos.

- SUBTIPO Interdepartamental CLASE Directo.

\* Franja o Banda color Verde y Azul – capacidad de 40 asientos en adelante. Diez años de antigüedad máxima al entrar al servicio; venta de boletos en ventanilla o boletería automática. Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial, y sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos, sin paradas intermedias, un máximo de pasajeros parados igual a la cantidad total de filas o grupo de asientos de fábrica.

- SUBTIPO Interdepartamental CLASE exclusivo.

\* Franja o Banda color verde y celeste – capacidad de 40 asientos o más. diez años de antigüedad máxima al entrar en servicio; venta de boletos en ventanilla o Boletería automática, aire acondicionado, vidrio polarizado reglamentario, asientos mullidos; no se permitirán pasajeros parados, conductor uniformado. Sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos, y Sistema organizativo de economía solidaria de cohesión e integración empresarial.

- SUBTIPO Interdepartamental CLASE de Lujo.

\* Sin Franja o Banda de color específico – capacidad 40 asientos en adelante, cinco años de antigüedad al entrar al servicio, servicios sanitarios, aire acondicionado, vidrios polarizados reglamentarios, asientos mullidos y reclinables, entretenimiento electrónico audiovisual, cafetería. No pasajeros parados, conductor uniformado.

- SUBTIPO Internacional CLASE Ordinario.

\* Franja o Banda color blanco y plateado – capacidad mayor de 40 asientos o más, quince años

de antigüedad máxima al entrar al servicio, un máximo de pasajeros parados igual a la cantidad de filas o grupos de asientos de fábrica, preferiblemente y exigido gradualmente el Sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos, y el Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial.

- SUBTIPO Internacional CLASE Rápido.

\* Franja o Banda color naranja y plateado – capacidad mayor de 31 asientos hasta 40 asientos, 10 años de antigüedad máxima al entrar en servicio, venta de boletos en ventanilla o boletería automática, sin paradas intermedias, conductor uniformado, no pasajeros parados. Sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos, y el Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial.

- SUBTIPO Internacional CLASE Directo.

\* Franja o Banda color azul y plateado – capacidad mayor de 40 asientos en adelante, 10 años de antigüedad máxima al entrar en servicio, venta de boletos en ventanilla o boletería automática; sin paradas intermedias, no pasajeros parados, conductor uniformado. Sistema de caja única o similar, para distribución de los ingresos, y el Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial.

- SUBTIPO Internacional CLASE Exclusivo.

\* Sin Franja o Banda de color específico – capacidad 40 asientos o más, diez años de operación máxima en el servicio, servicios sanitarios, aire acondicionado. No pasajeros parados. Conductor uniformados. Caja única o similar para distribución de los ingresos, y el Sistema de organización de economía solidaria y cohesión e integración empresarial.

- SUBTIPO Internacional CLASE de Lujo.

\* Sin Franja o Banda de color específico – capacidad de 40 asientos en adelante, cinco años al entrar al servicio, Televisor, servicios sanitarios, cafetería, música personalizada, asientos mullidos y reclinables, aire Acondicionado. No pasajeros parados, conductor uniformado.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo II. Requisitos de las Unidades destinadas al Servicio de Transporte Terrestre

Artículo 76.-

---

#### **Artículo 76.-**

Las características básicas de las unidades del transporte colectivo público de pasajeros, de acuerdo a sus Subtipos serán las siguientes:

##### 1. TRANSPORTE URBANO:

a- Carrocería con 2 puertas laterales anchas (adelante y atrás), para asegurar el ascenso y descenso rápido y cómodo de las personas.

b- Chasis relativamente bajo, con el mínimo de gradas normales posibles (chasis de autobús) y en la más baja, su altura deberá permitir el acceso adecuado al bus, principalmente a las personas de la tercera edad.

c- Ventanas amplias para ventilación, o aire acondicionado.

d- Espacio ancho entre las sillas.



e- Salida de emergencia.

f- Tanque de combustible que permita la accesibilidad necesaria en la operación.

## 2. TRANSPORTE INTERURBANO:

a- Motor de alta potencia

b- Asientos cómodos

c- Maletero exterior

d- 2 puertas regulares y ventanas amplias bajas

e- Puerta de emergencia.

## 3. TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL:

a- motor de alta potencia

b- Asientos cómodos, con adecuada distancia entre ellos

c- Maleteros externos grandes

d- Salida de Emergencia

e- Dos puertas (una trasera utilizada también como de emergencia).

## 4. TRANSPORTE INTERNACIONAL:

a- Motor de alta potencia

b- Asientos reclinables

c- Aire acondicionado

d- Salida de emergencia

e- Una sola puerta delantera.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo III. Condiciones Mínimas Físicas y Mecánicas de los Vehículos...

.....Urbanos destinados al Transporte Colectivo Público de Pasajeros

Artículo 77.-

---

### **Artículo 77.-**

Se establecen las siguientes condiciones que deberán llenar todos los autobuses que se introduzcan a los servicios de transporte colectivo urbano.

Número de pasajeros sentados y de pie:

1- Cada vehículo tendrá una capacidad mínima de 40 pasajeros sentados sobre sillas o, filas o grupos de asientos en el plan conocido como "2 – 2", estos asientos tendrán no menos de 33" de largo por 15" de ancho para permitir un pasillo de 18" como mínimo y así facilitar el movimiento de los pasajeros. Para la Clase de Servicio Ordinario el límite de pasajeros de pie estará dado con la condicionante de no llevar pasajeros en las gradas o fuera de la ubicación de las máquinas contadoras de pasajeros.

2- En la clase de Servicio Ordinario, solamente del Subtipo Urbano / Interurbano, podrá autorizarse, Autobuses de una sola fila de asientos o sin asientos, determinándose una cantidad fija total de pasajeros previa autorización de la Dirección General.

3- Para la clase de Servicio Directo, no deberán llevar pasajeros fuera de la ubicación de las máquinas contadoras de pasajeros, y un máximo de pie en proporción igual (1:1) a la cantidad

total de filas o grupos de asientos, para pasajeros sentados, de fábrica.

Requisitos que deben llenar los vehículos:

Las siguientes especificaciones, se entiende que son aproximada y quedan a juicio de la Dirección rechazar cualquier vehículo que no reúna las condiciones de eficiencia y seguridad indispensable para un buen servicio:

1. El tubo de escape, silenciador y tubo de escape de cola o extensión deberán estar diseñados y colocados de tal forma que asegure que los gases no se introducirán dentro del vehículo, y la salida del tubo de escape deberá estar colocado en la parte trasera; se dará un año a partir de la vigencia de este Reglamento para que las unidades actualmente en servicio cumplan este requisito.

2. Los vehículos deberán tener dos puertas de servicio principal, colocadas al lado derecho del vehículo.

3. La puerta delantera deberá estar colocada preferentemente atrás de la rueda derecha delantera. La puerta trasera de servicio principal deberá estar colocada convenientemente detrás de las ruedas traseras.

a- Las puertas deberán ser operadas manual o automáticamente bajo el control del piloto y deberán ser diseñadas para evitar que se abran accidentalmente.

b- Estas puertas deberán tener una anchura mínima de 24" completamente libres.

c- Estas puertas estarán equipadas con una luz automática para la perfecta iluminación del peldaño antirresbaladizo.

d- Deberán estar protegidas debidamente con hules o materiales de calidad superior para la debida protección de los pasajeros.

e- Estarán provistas de agarraderas de acero tubular inoxidable en la parte interior del bus.

f- Se entiende que las puertas de servicio principal prestarán los servicios siguientes:

- La delantera para la entrada de pasajeros.

- La trasera para la salida de pasajeros.

Salidas de emergencia:

Todo vehículo deberá estar provisto de una salida de emergencia que llenará los requisitos indispensables para este servicio:

1. Dicha salida deberá estar en la parte interior de la carrocería: "PUERTA DE EMERGENCIA".

2. Esta Puerta deberá abrirse hacia fuera.

3. No se permitirá peldaño, grada o estribo en esta puerta.

4. Un pasamano exterior e interior de por lo menos 10" de longitud deberá ser colocada dentro de ellas.

Vidrios

Todos los vidrios empleados en estos vehículos deberán ser de seguridad e inastillables.

Extinguidores de incendio

Cada vehículo deberá estar provisto por lo menos de 1 extinguidor o extintor de incendio debidamente preparado para el uso inmediato.

Pisos

Los pisos, en caso de su reconstrucción, serán por lo menos de igual resistencia a la dada por el

fabricante, de tal modo contruidos para que los gases de escape de los motores no penetren en el interior de la carrocería. Los pisos de metal deberán ser cubiertos con materiales antideslizantes a lo largo de todos los pasillos.

#### Luces y señales

1. Lámparas interiores incrustadas en el centro o a los laterales a largo del techo abovedado, debiendo mantenerse siempre encendidas durante los recorridos nocturnos.
2. Todo bus deberá tener por lo menos 2 luces de alto colocadas en la parte trasera del vehículo.
3. Todo vehículo deberá estar equipado con un juego de pida vías con luz intermitente. Este juego de pida vías, consiste en cuatro lámparas colocadas dos sobre el frente y dos sobre la parte trasera.
4. Porta Ruta iluminado al frente. Con iluminación suficiente para poder leer claramente desde el exterior, la identificación de la ruta durante la noche. Este porta ruta debe estar equipado con placas transparentes cambiables.

#### Espejos

1. Se requiere un espejo de visión interior, lo suficientemente grande, para proporcionarle una buena perspectiva de los pasajeros en el interior del autobús.
2. Se requiere también de dos espejos exteriores colocados a cada lado de la parte frontal de la unidad.

#### Los asientos

Estos serán acolchonados o de fibra de vidrio.

1. El asiento del motorista, deberá tener todas las características de comodidad, seguridad y eficiencia del caso.

#### Las gradas y peldaños

1. Las gradas o peldaños de entrada, la más baja, adecuada para el acceso para las personas de la tercera edad, y contruidos o recubiertos con material antirresbaladizo.

#### Parabrisas y vidrios de ventanas

1. El vidrio de parabrisas deberá ser de buena calidad, para proporcionar seguridad al usuario, igual al empleado en automóviles de primera categoría, de seguridad e inastillable. Deberá estar colocado en un ángulo para evitar los reflejos molestos al piloto. Deberá ser suficientemente grande para permitir al piloto una visibilidad perfecta del camino.
2. Todo autobús tendrá que ser equipado con dos limpiaparabrisas automáticos ya sean por presión de aire o eléctricos.

#### Otras condiciones

1. Todo autobús deberá ser equipado con dos pasamanos de acero, ya sea inoxidable debidamente protegido contra el óxido, fuertemente afianzado debajo del techo para que sirva de sostén a los pasajeros de pie.
2. Estarán provistos de señales de parada para el piloto, sonora o de iluminación, accesibles a los pasajeros desde cualquier parte del interior del autobús.
3. El motor de los vehículos que se ponga en servicio será de 130 caballo de fuerza como mínimo.
4. Los frenos de los vehículos serán hidráulicos o de aire.
5. Todos los vehículos deberán contar con máquina contadora de pasajeros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo III. Condiciones Mínimas Físicas y Mecánicas de los Vehículos...

.....Urbanos destinados al Transporte Colectivo Público de Pasajeros

Artículo 78.-

---

### **Artículo 78.-**

Se establecen las siguientes condiciones que deberán llenar todos los microbuses que se introduzcan a los servicios de transporte colectivo público urbano:

Número de pasajeros sentados y de pie:

1. Cada vehículo tendrá una capacidad mínima de 18 pasajeros sentados.
2. No se permitirán pasajeros de pie en unidades cuya capacidad de fábrica sea menor de veinte (20) pasajeros sentados. Excepto en aquellos microbuses cuya altura del piso al techo sea mayor de 1.8 mts., permitiéndose una cantidad máxima de pasajeros de pie igual a la cantidad total de filas o grupos de asientos de fábrica.

Requisitos que deben llenar los vehículos:

Las siguientes especificaciones, se entiende que son aproximadas y quedan a juicio de la Dirección rechazar cualquier vehículo que no reúnan las condiciones de eficiencia y seguridad indispensable para un buen servicio:

1. El tubo de escape, silenciador y tubo de escape de cola o extensión deberán estar diseñados y colocados de tal forma que asegure que los gases no se introducirán dentro del vehículo, y la salida del tubo de escape deberá estar colocado en la parte trasera; se dará un año a partir de la vigencia de este Reglamento para que las unidades actualmente en servicio cumplan este requisito.

2. Los vehículos deberán tener dos puertas de servicio principal exigibles solamente a partir del 1º de enero del año 2005, colocadas al lado derecho del vehículo.

a- Las puertas deberán ser operadas manual o automáticamente bajo el control del piloto y deberán ser diseñadas para evitar que se abran accidentalmente.

b- Estas puertas deberán tener una anchura mínima de 24" completamente libres.

c- Estas puertas estarán equipadas con una luz automática para la perfecta iluminación del peldaño antirresbaladizo.

d- Deberán estar protegidas debidamente con hules o materiales de calidad superiores para la debida protección de los pasajeros.

e- Estarán provistas de agarraderas de acero tubular inoxidable en la parte interior del microbús.

Salidas de Emergencias:

Todo vehículo deberá estar provisto de una salida de emergencia que llenará los requisitos indispensables para este servicio:

1. Dicha salida deberá estar rotulada en la parte interior de la carrocería: "PUERTA DE EMERGENCIA"

2. Deberá abrirse hacia fuera.

3. No se permitirá peldaño, grada o escribo en ella.

## Vidrios

Todos los vidrios empleados en estos vehículos deberán ser de seguridad e inastillables.

Extintores o Extinguidores de incendio.

Cada vehículo deberá estar provisto por lo menos de uno (1) extinguidor o extintor de incendio debidamente preparado para el uso inmediato.

## Pisos

Los pisos serán por lo menos de igual resistencia a la dada por el fabricante, de tal modo construido para que los gases de escape de los motores no penetren en el interior de la carrocería. Los pisos de metal deberán ser cubiertos con materiales antideslizantes a lo largo de todos los pasillos.

Luces y señales.

1. Lámparas interiores incrustadas en el centro o a los laterales a lo largo del techo abovedado, debiendo mantenerse siempre encendidas durante los recorridos nocturnos.

2. Todo microbús deberá tener por lo menos 2 luces de alto colocadas en la parte trasera del vehículo.

3. Todo vehículo deberá o estar equipado con un juego de pida vías con luz intermitente. Este juego pida vías, consiste en cuatro lámparas colocadas dos sobre el frente y dos sobre la parte trasera.

4. Porta ruta iluminado al frente. Con iluminación suficiente para poder leer claramente desde el exterior, la identificación de la ruta durante la noche. Este porta ruta debe estar equipado con placas transparentes cambiables.

Espejos.

1. Se requiere un espejo de visión interior, lo suficientemente grande, para proporcionarle una buena perspectiva de los pasajeros en el interior del microbús.

2. Se requiere también de dos espejos exteriores colocados a cada lado de la parte frontal de la unidad.

Los asientos.

Estos serán acolchonados o de fibra de vidrio.

1. El asiento del motorista deberá tener todas las características de comodidad, seguridad y eficiencia del caso y equipado con cinturón de seguridad.

Las gradas y peldaños

1. Las gradas o peldaños de entrada, la más baja adecuada para el acceso para las personas de la tercera edad, y contruidos o recubiertos con material antirresbaladizo.

Parabrisas y vidrios de ventanas

1. El Vidrio del parabrisas deberá ser de buena calidad, para proporcionar seguridad al usuario, igual al empleado en automóviles de primera categoría, de seguridad e inastillable, deberá estar colocado en ángulo para evitar los reflejos molestos al piloto. Deberá ser suficientemente grande para permitir al piloto una visibilidad perfecta del camino.

2. Todo microbús tendrá que ser equipado con dos limpiaparabrisas automáticos ya sean por presión de aire o eléctricos.

Otras condiciones.

1. Todo microbús deberá ser equipado con dos pasamanos de acero, ya sea inoxidable o debidamente protegido contra el óxido, fuertemente afianzado debajo del techo para que sirva de sostén a los pasajeros de pie.

2. Estarán provistos de señales de parada para el piloto, sonora o de iluminación, accesibles a los pasajeros desde cualquier parte del interior del autobús.

El color será en función de colocar una franja o banda por cada color especificado, en todo el contorno de la unidad, dicha banda será de 30 centímetros de ancho.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo III. Condiciones Mínimas Físicas y Mecánicas de los Vehículos...

.....Urbanos destinados al Transporte Colectivo Público de Pasajeros

Artículo 79.-

---

### **Artículo 79.-**

Las características específicas que deben cumplir las Unidades del Servicio de Transporte Colectivo Público de Pasajeros sujetas al Subtipo de servicio que preste son

1. Servicio de Transporte Colectivo Público Urbano / Interurbano:

a- Autobuses y microbuses hasta de quince años de antigüedad al momento de entrar al servicio.

b- Capacidad en autobuses, para pasajeros sentados: de 40 en adelante, y un máximo de pie de conformidad a la cantidad de filas o grupos de asientos de fábrica, excepto para la clase de servicio ordinario.

c- En microbuses la capacidad de pasajeros sentados: 18 a 30; y no se permitirán pasajeros de pie en unidades cuya capacidad de fábrica sea menor a 20 pasajeros sentados; con la excepción señalado en el Reglamento; y en aquellos cuya capacidad de fábrica sean entre 20 a 30 pasajeros sentados, el límite máximo de pasajeros de pie será en proporción igual (1:1) a la cantidad de las filas o grupos de asientos de fábrica.

2. Servicio de Transporte Colectivo Público Interdepartamental:

Deberá de cumplir con los requerimientos para el Autobús del Servicio del Transporte Público Interurbano, complementándose así:

a- Porta equipaje exterior para distintos objetos.

b- Deberá contar con una salida de emergencia.

c- Asientos tapizados y acolchonados en buenas condiciones.

3. Servicio de Transporte Colectivo Público Internacional:

Deberá de cumplir con los requerimientos para el Autobús del Servicio del Transporte Público Internacional, complementándose así:

a- Asientos tapizados y reclinables.

b- El porta equipaje deberá estar entre los ejes, cerrado contra el polvo y agua, para un número de pasajeros definido con antelación.

c- Una sola Puerta de acceso y salida.

d- Dos o más salidas de emergencia.

4. Tipo Transporte Excepcional de Personas con Carga en Pick up.

- a- Portación de Placas "P".
- b- Instalación de dispositivos especiales a efecto de delimitar el espacio entre la carga y los pasajeros, debiendo además de estar provisto de techo.
- c- Estar identificado con el número de Permiso de operación de Transporte Terrestre en el frente y posterior más alto de la unidad.
- d- El máximo de pasajeros con carga combinados que podrán transportar será de una relación de ocho(8) personas, por cada tonelada de capacidad de fábrica del vehículo.

Las sustituciones se permitirán solamente a pick-up doble cabina o pick-up de hasta dos(2) toneladas debidamente acondicionado de conformidad a las necesidades del servicio. Podrá también permitirse el cambio de tipo de servicio a microbús de 18 pasajeros o más, previo dictamen de la Comisión Reguladora.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo III. Condiciones Mínimas Físicas y Mecánicas de los Vehículos...

.....Urbanos destinados al Transporte Colectivo Público de Pasajeros

Artículo 80.-

---

#### **Artículo 80.-**

Los requisitos generales en la Categoría Transporte de Especialidades son:

1. Estar identificado con número de Permiso de Operación de Transporte Terrestre, tal identificación deberá tener 30 centímetros de largo por 20 centímetros de ancho, en color negro: así como, con el tipo de Servicio para la que se le ha concesionado, en el frente y posterior más alto de la unidad y en las dimensiones arriba indicadas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título X. De los Requisitos Establecidos en el Servicio del Transporte Terrestre

Capítulo III. Condiciones Mínimas Físicas y Mecánicas de los Vehículos...

.....Urbanos destinados al Transporte Colectivo Público de Pasajeros

Artículo 81.-

---

#### **Artículo 81.-**

Los requisitos específicos de la Categoría de Transporte de Especialidades son:

1. TIPO Transporte Escolar.
  - a- Portar visible al exterior el Número de Permiso de Operación de Transporte Terrestre.
  - b- Vehículo adecuado al servicio que presta y no deberá tener concesión en el transporte colectivo público de pasajeros.
  - c- Letrero visible al exterior de "Transporte Escolar".
2. TIPO Transporte de Turismo
  - a- Vehículo adecuado al tipo de Servicio de Turismo que preste, características adicionales se detallan en este reglamento.
  - b- Deberán estar identificados con el Número de Permiso de operación de Transporte Terrestre.
3. TIPO Transporte de Personal de Empresa.

a- Vehículo adecuado al servicio que preste.

b- Letrero visible al exterior de «Transporte de Personal».

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XI. De la Documentación Legal en el Servicio del Transporte Público de Pasajeros

Capítulo I. Documentos, Descripción y Vigencia

Artículo 82.-

---

### **Artículo 82.-**

Se establecen como documentos legales de circulación y de portación obligatoria en el Transporte Público de Pasajeros:

1. Permiso de Operación o explotación de Transporte Público de Pasajeros.

Exigible para todas las unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Publico de Pasajeros.

Constituye el documento único extendido por la Dirección General de Transporte Terrestre, donde se consignan los datos relacionados con la concesión de una unidad para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Entre los datos consignados se comprende:

a- Condiciones del Servicio concesionado.

b- Características básicas de la unidad autorizada para la prestación del servicio.

c- Nombre y domicilio de concesionario.

d- Número o identificación de la Ruta o Línea de transporte colectivo de pasajeros.

La vigencia de este documento es de un (1) año, iniciando y finalizando con la fecha del cumpleaños del Concesionario.

2. Tarjeta de Identificación o Certificación para Conductores o Motoristas, del Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros y Transporte de Carga extrapesado.

Exigible para toda Persona que se desempeñe como conductor o Motorista autorizado en unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Terrestre.

Documento que demuestre la calidad de Conductor AUTORIZADO en la labor respectiva, para desempeñarse en el Sector del Transporte.

La vigencia de este documento es de dos (2) años, iniciando y finalizando con la fecha del cumpleaños de la persona poseedora del Documento.

3. Carnet de Identificación para Asistente.

Exigible para toda Persona que se desempeñe como Asistente de unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Terrestre.

Documento que demuestre la calidad de Asistente AUTORIZADO en la labor respectiva, para desempeñarse en el Sistema de Transporte Terrestre.

La vigencia de este documento es de dos (2) años, iniciando con la fecha del cumpleaños de la persona poseedora del Documento.

4. Aviso de Suspensión Temporal del Servicio de Transporte Colectivo Público de Pasajeros.

Notificación por el concesionario a la Dirección General de Transporte Terrestre, del retiro de una Unidad del servicio activo, para reparación y sus prórrogas.



## 5. Avisos de Reincorporación al servicio activo

Notificación del concesionario a la Dirección General de Transporte Terrestre, del reingreso de una unidad al servicio activo.

## 6. Certificación de Recorrido.

Documento único extendido por la Institución, a efecto de certificar clara, amplia y detallada los puntos por donde debe circular las unidades que cuentan con Permiso de Operación y que están autorizados en la Categoría de Transporte Colectivo de Pasajeros.

El enunciado del recorrido esta constituido por las Calles, Avenidas, Núcleos poblacionales, Municipios o Departamentos por donde transita la unidad y está directamente relacionado con el Número de Ruta y la Denominación, y constará de la Descripción y su respectivo Plano o Esquema.

La vigencia de este documento es de dos años, iniciando y finalizando en el primer trimestre del siguiente año correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XI. De la Documentación Legal en el Servicio del Transporte Público de Pasajeros

Capítulo I. Documentos, Descripción y Vigencia

Artículo 83.-

---

### **Artículo 83.-**

Se establecen como documentos legales de circulación interna e interinstitucional, sin uso en la circulación y de portación en la prestación del transporte, los siguientes:

#### 1. Solicitud Única de Servicios.

Su elaboración compete a la Dirección General y será exigible para toda persona natural o jurídica, concesionario o no, que desee realizar cualquier gestión con la Dirección General. Esta deberá contener aquellos requisitos mínimos que ayuden a la Institución a la finalización de un trámite.

Contra entrega de una Solicitud de Servicios, el solicitante está en el derecho de exigir una contraseña que identifique claramente la Solicitud recibida.

#### 2. Resolución.

Su elaboración, extensión y notificación compete a la Dirección General para responder a cualquier solicitud que requiere una emisión de Resolución.

Toda respuesta a solicitudes relativas a la presentación del servicio se hará vía resolución, de la Dirección General, la que deberá estar enumerada anual y correlativamente, debiendo cuidarse de no repetir los números asignados a las mismas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo I. De los Trámites

Artículo 84.-

---

### **Artículo 84.-**

A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial y sus Reglamentos, la Dirección General desarrollará los trámites necesarios, los cuales se resolverán a más tardar quince (15) días hábiles después de su prestación, siempre y cuando la documentación estuviese legalizada y completa, siendo éstos los que a continuación se mencionan:

#### 1. Sustitución de Unidad Autorizada y/o Modificación de Características.

Trámite solicitado por el concesionario que ya cuenta con Permiso de Operación de Transporte Terrestre, a efecto de que, el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General autorice legalmente cambiar la unidad para prestar el servicio, por otra de modelo más reciente, o de condiciones mecánicas de seguridad y mantenimiento físico externo e interno, mejores que la ya mencionada, a fin de garantizar la continua renovación de la flota vehicular y por ende la seguridad y confort del usuario.

Requisitos:

- Original y fotocopia de Tarjeta de Circulación de ambos vehículos, y/o Póliza del nuevo.
- Original y copia de Escritura Pública de Compra y Venta (Si no está a nombre del concesionario).
- Certificado de Control de Emisiones de Gases.
- Fotocopia Certificada del Permiso de Operación.
- Certificación de Revisión Técnica Vehicular.
- Seguro Obligatorio Vigente.
- Fotocopia Certificada del Contrato de Concesión si es necesario.

#### 2. Modificación de Condiciones Concesionadas.

Trámite solicitado por el concesionario a efecto de que el Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General autorice modificar las restricciones, derechos, especificaciones y obligaciones en base a las que se le autorizó la Ruta o Línea de Transporte Público de Pasajeros por medio del contrato respectivo de la concesión.

Entiéndese por modificación de las condiciones de la concesión todos aquellos términos o requisitos de operación que en alguna manera alteren horarios, itinerarios, orígenes, destinos, capacidades, tipos o clases de servicio, rutas y denominaciones.

Requisitos:

- Original de croquis detallando situación actual y los cambios.
- Estudio Técnico de Ingeniería de Transporte y de Ingeniería de Tránsito sobre la factibilidad del servicio.

#### 3. Creación de Ruta.

Solicitud de autorización, por parte de una sociedad, para crear una nueva ruta para la prestación del servicio de Transporte en la Categoría de Transporte Colectivo Público de Pasajeros, en cualquiera de los Tipos considerados en esta Categoría.

El Estado, a través de la Dirección General, como dependencia del Viceministerio de Transporte, previo estudio técnico de la Unidad de Planificación Integral de Transporte, puede crear rutas sin que para ello medie solicitud alguna, más que la necesidad técnicamente comprobada de una demanda no satisfecha o que de acuerdo al reordenamiento de transporte implementado en base a estudios técnicos y autorizados por la Dirección General.

Requisitos:

- participación y obtención de la concesión a través de la Licitación Pública, salvo la creación de Ruta calificada de Urgencia a través de la resolución por parte de la Dirección General.
- Fotocopia certificada de la Escritura de constitución de Sociedad debidamente inscrita en el Registro respectivo.
- Número de Identificación Tributaria de la Sociedad.
- Croquis del recorrido detallando punto o meta, paradas, estaciones de control sugeridas.
- Estudio de Factibilidad Técnica y de Impacto Ambiental.

#### 4. Reposición o renovación de Permiso de Operación de Transporte Terrestre.

Trámite solicitado por un concesionario, a efecto de que el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General elabore nuevamente el Permiso de Operación de Transporte Terrestre por Extravío o deterioro o renovación:

Solvencia de la Dirección General de Tránsito, donde conste estar libre de infracciones y previa cancelación de pago por servicios.

La renovación del permiso de operación de transporte terrestre, se realizará anualmente previa la presentación de Solvencia de la Dirección General de Tránsito, donde conste estar libre de infracciones y previa cancelación de pago por servicios.

Los pagos por los servicios de los trámites antes mencionados serán fijados por el Ministerio de Hacienda a través de Acuerdo Ejecutivo.

#### 5. Adquisición, Renovación o Reposición de documento de Identificación.

Trámite Solicitado por un Conductor o Asistente en el servicio del Transporte, a efecto de que el Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General elabore los diferentes documentos de identificación a los que hace referencia esta normativa, ya sea por vencimiento, por extravío o adquisición por primera vez.

Requisitos:

Si es por primera vez:

- Carta de trabajo del empresario o patrono.
- Solvencia de la PNC.

Si es reposición:

- Carta de trabajo del empresario o patrono.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo I. De los Trámites

Artículo 85.-

---

#### **Artículo 85.-**

Aquellos requisitos y procedimientos no contemplados en esta normativa para Efectivizar su aplicación, serán establecidos mediante resolución de la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo I. De los Trámites

Artículo 86.-

---

**Artículo 86.-**

Aquellos Trámites relacionados con la cancelación de multas, sanciones, emolumentos y demás, serán dados a conocer por la Dirección General en atención a la necesidad de los mismos y a través de los medios que ésta estime convenientes.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo II. De los Procedimientos que operativizan los Trámites...

.....en el Servicio de Transporte

Artículo 87.-

---

**Artículo 87.-**

En general toda persona natural o jurídica que desee efectuar algún trámite con la Dirección General, deberá ajustarse a los procedimientos aquí mencionados y originados principalmente con la presentación de la Solicitud respectiva.

En esta solicitud deberá registrarse los datos siguientes, dependiendo de la naturaleza de trámite gestionado:

1. Generales del Interesado.
2. Identificación del Trámite.
3. Detalle de condiciones que desea le sean concesionadas o modificadas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo II. De los Procedimientos que operativizan los Trámites...

.....en el Servicio de Transporte

Artículo 88.-

---

**Artículo 88.-**

Para cualquier trámite realizado por una persona jurídica, éste deberá presentar:

1. Fotocopia certificada de la Credencial o poder con el que actúa en nombre de su representada.
2. Fotocopia certificada de la Escritura Pública de Constitución de la Sociedad debidamente inscrita en el Registro de Comercio.
3. Número de Identificación Tributaria (NIT).
4. Solvencia Municipalidad de la Sociedad.
5. Cédula de Identidad (CIP) del representante legal.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XII. De los Trámites y Procedimientos Operacionales

Capítulo II. De los Procedimientos que operativizan los Trámites...

.....en el Servicio de Transporte

Artículo 89.-

---

## **Artículo 89.-**

Atendiendo al servicio específico para el cual se solicite el trámite, se deberá anexar a la Solicitud Única del Servicio la siguiente documentación:

### 1. Para el Transporte Tipo Taxi

- a- Sector o Departamento del país a servir.
- b- Sistema de Radiocomunicación; cuando se considere necesario.
- c- Garaje o estacionamientos o puntos.

### 2. Transporte Escolar

- a- Vehículo adecuado al servicio, acreditando su legal posesión.
- b- Capacidad y año del vehículo.
- c- Certificación de la Revisión Técnica Vehicular.
- d- Nombre del propietario y del conductor.
- e- Certificado de Seguro Obligatorio.

### 3. Transporte de Turismo

- a- Mostrar la demanda y el desarrollo de la infraestructura de tipo turístico en el sector para el cual se solicita.
- b- Carta del Instituto Salvadoreño de Turismo o del ente regulador y Coordinador del Turismo, haciendo constar que trabajará con esa modalidad.

### 4. Transporte de Personal de Empresa

- a- Contrato o Carta Convenio de Prestación del Servicio con la Empresa (Debiendo ser ésta una prestación de la empresa para con sus Empleados).

### 5. Transporte Excepcional de Personas con Carga en pick - up

- a- Deficiencia del servicio del sector o la zona.
- b- Capacidad del vehículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo I. Otras Obligaciones de los Concesionarios de Transporte

Artículo 90.-

---

## **Artículo 90.-**

La concesión de una Ruta lleva implícita para el concesionario, la obligación de poner en servicio y en buen estado de funcionamiento u operación los vehículos que sean necesarios para cumplir eficientemente, todos los requerimientos de transporte. Implica asimismo la obligación de suplir vehículos adicionales para atender debidamente la demanda de los servicios cuando se requiera.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo I. Otras Obligaciones de los Concesionarios de Transporte

Artículo 91.-

---

### **Artículo 91.-**

El empresario de transporte colectivo público de pasajeros está obligado:

1. A no cobrar por el transporte un precio mayor; distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Dirección General, previo estudio técnico y dictamen de la Comisión.
2. A prestar el servicio en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados; estos horarios serán definidos en forma General como Rotativos, implementándose gradualmente.
3. A sustituir los vehículos que temporal o definitivamente se retiran del servicio, por otros de igual o mayor capacidad, idénticas características y de la misma o mejor calidad.
4. A suministrar los datos estadísticos y los informes sobre los resultados de la operación del servicio con los comprobantes necesarios que la Dirección requiera.
5. Hacer uso de las terminales de transporte terrestre, para el abordaje y desabordaje de pasajeros.
6. Establecer convenios de mutuo acuerdo con los propietarios de las terminales, sobre el servicio que reciben de éstos y su tarifa, estudiando conjuntamente, formas de reducción de costos operacionales y mejoramiento de la cadena de servicio que brinda al usuario de las mismas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo I. Otras Obligaciones de los Concesionarios de Transporte

Artículo 92.-

---

### **Artículo 92.-**

La póliza del seguro obligatorio para el transporte colectivo público de pasajeros tendrá vigencia por un año y el vencimiento coincidirá con la fecha de vencimiento de la Tarjeta de Circulación.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo I. Otras Obligaciones de los Concesionarios de Transporte

Artículo 93.-

---

### **Artículo 93.-**

Los vehículos del servicio de transporte colectivo público de pasajeros y los de carga, podrán ser conducidos únicamente por quienes posean Certificación especial para conducir esta clase de vehículo. Esta certificación tendrá vigencia de dos años y su expedición estará a cargo del Viceministerio de Transporte, previa aprobación del Curso Obligatorio para Conductores de Transporte Público de Pasajeros y de Carga, impartido por las escuelas de capacitación debidamente autorizadas.

En el caso de los conductores que actualmente se encuentre laborando en esta clase de vehículos, se les exigirá que asistan a una capacitación suplementaria de conformidad a lo indicado en este Reglamento o lo que la Dirección General a través de un Instructivo emita.

Para el caso de los nuevos aspirantes a este tipo de licencia, el requerimiento será de obligatoriedad inmediata.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo I. Otras Obligaciones de los Concesionarios de Transporte

Artículo 94.-

---

**Artículo 94.-**

Todo conductor de vehículos del servicio de transporte colectivo de pasajeros deberá rendir una fianza anual de cinco mil colones (¢5,000.00), que cubrirá la responsabilidad del conductor por daños a terceros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo II. Otros Derechos de los Usuarios

Artículo 95.-

---

**Artículo 95.-**

Los usuarios del servicio de transporte de pasajeros tendrán los siguientes derechos:

1. Recibir los servicios que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio.
2. Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar abordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad.
3. Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 10 Kilogramos.
4. Recibir el comprobante que ampare su equipaje.
5. Recibir reembolso del importe de su boleto, por un retraso mayor a dos horas en el recorrido, sin causa justificada.
6. Que no se aplique ajuste alguno a los adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo II. Otros Derechos de los Usuarios

Artículo 96.-

---

**Artículo 96.-**

Los transportistas del servicio de pasajeros y turismo, deberán proteger a los viajeros y su equipaje por daños que sufran con motivo de la prestación del servicio en los términos del Reglamento respectivo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo III. Del Cambio de Ruta y Permuta de Unidades

Artículo 97.-

---

**Artículo 97.-**

El Viceministerio de Transporte, cuando dos o más Rutas sean concesionadas totalmente a una sola Cooperativa, Asociación o Empresario, permitirá que utilice sus unidades indistintamente en cualesquiera de las Rutas, sin hacer trámite de solicitud de cambio o permuta, atendiendo el servicio de acuerdo a los niveles de demanda momentáneos en cada una de ellas; pero sin dejar descubierta ninguna de las Rutas involucradas; caso contrario, se efectuará la investigación correspondiente y la posterior aplicación de sanciones.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IV. De la Sustitución o Modificación de Unidades

Artículo 98.-

---

**Artículo 98.-**

Todo concesionario podrá solicitar a la Dirección General, el cambio de servicio por sustitución o modificación de la unidad, siempre y cuando éste satisfaga las características exigidas para la nueva clase de servicio y cumpla con los siguientes requisitos:

1. Cambio de servicio por sustitución de la unidad obligatoriamente por una unidad que presenta mejores condiciones de Operación y una menor de años de fabricación y de operación:

a- Permiso de Operación vigente.

b- La tarjeta de circulación de la nueva unidad o comprobante de pago de impuestos de introducción.

c- Constancia de revisión técnica vehicular de la unidad que se ofrece al servicio, a excepción si ésta es nueva.

d- Escritura pública de compraventa de la unidad.

e- Cédula de Identidad Personal.

f- Número de Identificación Tributaria, NIT.

g- Destino de la unidad sustituida.

h- Certificación de escritura de constitución de sociedad y sus modificaciones debidamente registradas.

2. Cambio de servicio por modificación de la unidad; obligatoriamente presentando mejores condiciones de operación y de seguridad; se exigirán los mismos requisitos establecidos en el numeral anterior exceptuando el literal b y c, que deberá de obtenerse hasta que haya sido aprobada la modificación.

3. El solicitante deberá especificar en ambos cambios la clase del nuevo servicio al que pretende incorporarse y los datos del servicio que presta.



Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....  
.....de la Operatividad del Transporte Terrestre  
Capítulo IV. De la Sustitución o Modificación de Unidades  
Artículo 99.-

---

**Artículo 99.-**

Para efectos de sustitución en los referente da microbuses y a fin de normar lo relativo al Art. 34 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; se dispone lo siguiente:

Sólo se permitirán unidades con capacidad de fábrica de más de 18 pasajeros sentados.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....  
.....de la Operatividad del Transporte Terrestre  
Capítulo V. De las Notificaciones de Repación  
Artículo 100.-

---

**Artículo 100.-**

Todo concesionario está en la obligación de notificar a la Dirección General, en caso de reparación de la unidad para sacarlo del servicio por más de 8 días, así también lo hará cuando la Dirección lo estime necesario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....  
.....de la Operatividad del Transporte Terrestre  
Capítulo V. De las Notificaciones de Repación  
Artículo 101.-

---

**Artículo 101.-**

El Viceministerio de Transporte, a través de la Dirección General considerará un plazo de reparación de las unidades por un período máximo de 120 días.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....  
.....de la Operatividad del Transporte Terrestre  
Capítulo V. De las Notificaciones de Repación  
Artículo 102.-

---

**Artículo 102.-**

Una vez que la unidad se encuentre en condiciones óptimas para la prestación del servicio, el concesionario notificará su reincorporación al servicio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....  
.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VI. De las Revisiones Técnicas Vehiculares e Inspecciones

Artículo 103.-

---

**Artículo 103.-**

La Dirección General obligará en cualquier momento al concesionario del transporte de pasajeros en general a que garantice el buen estado de conservación y funcionamiento de la unidad.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VI. De las Revisiones Técnicas Vehiculares e Inspecciones

Artículo 104.-

---

**Artículo 104.-**

Para efecto del Artículo anterior el concesionario tendrá que someter a la unidad en servicio a una inspección técnica vehicular dos veces por año, o sea cada seis meses, como mínimo, o cuando así lo considere necesario la Dirección General con el fin de que toda unidad que preste determinado servicio de transporte de pasajeros, pueda ofrecerle al usuario una mayor seguridad en el servicio que le preste, así como darle mejores condiciones de limpieza y ornato.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VI. De las Revisiones Técnicas Vehiculares e Inspecciones

Artículo 105.-

---

**Artículo 105.-**

Las revisiones técnicas vehiculares de las unidades de servicio serán efectuadas por los Centros de Inspección autorizados por la Dirección General quienes serán los facultados para extender el certificado del estado mecánico y de emisiones de gases de las unidades.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VI. De las Revisiones Técnicas Vehiculares e Inspecciones

Artículo 106.-

---

**Artículo 106.-**

Todo vehículo destinado al transporte de pasajeros en general que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores serán retirados del servicio, a través de una suspensión temporal, hasta que presente su nuevo Certificado de Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre  
Capítulo VI. De las Revisiones Técnicas Vehiculares e Inspecciones  
Artículo 107.-

---

**Artículo 107.-**

Si la Dirección General, resuelve suspender temporalmente el servicio de una unidad de transporte de pasajeros, por las causas mencionadas en este Capítulo, el concesionario podrá sustituir la unidad, durante el período que dure la suspensión.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 108.-

---

**Artículo 108.-**

En razón a su naturaleza el transporte de carga, no será objeto de Licitación Pública, a excepción de los casos especialmente señalados; la expedición del Permiso de Operación, se sujetará al cumplimiento de la regulación de Control de Carga.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 109.-

---

**Artículo 109.-**

Los transportistas de carga internacional deberán emitir por cada embarque, una carta de porte o nota de envío debidamente documentada, que deberá contener, además de los requisitos fiscales y de las disposiciones aplicables contenidas en el presente Reglamento, como mínimo lo siguiente:

1. Denominación social o nombre del transportista y del expedidor y sus domicilios.
2. Nombre y domicilio del destinatario.
3. Designación de la mercancía con expresión de su calidad genérica, peso y marcas o signos exteriores de los bultos o embalaje en que se contengan y en su caso, el valor declarado de los mismos.
4. Precio del transporte y de cualquier otro cobro derivado del mismo.
5. Fecha en que efectúa la expedición.
6. Lugar de recepción de la mercancía por el transportista
7. Lugar y fecha o plazo en que habrá de hacerse la entrega al destinatario.

En el caso del transporte de carga interno nacional deberá acompañarse de una nota de remisión.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 110.-

---

**Artículo 110.-**

Cuando las disposiciones aplicables obliguen a la presentación de documentos para el transporte de ciertas mercancías, el transportista exigirá del expedidor los documentos de que se trate y estará obligado a rehusar el transporte si no son entregados.

El expedidor será el responsable de que la información relacionada al destinatario sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte, sea la correcta.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 111.-

---

**Artículo 111.-**

El expedidor deberá proporcionar al transportista las características de la carga que entregue para su transporte y en su caso, el valor declarado de la misma.

Si el transportista aceptara si reserva las mercancías que para el transporte entreguen, se presumirá que no tienen vicios ocultos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 112.-

---

**Artículo 112.-**

Si por Sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto o embalaje, el transportista, quisiera proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante por lo menos dos testigos y con asistencia del expedidor o del destinatario. Si alguno de estos últimos no concurrieren, solicitará la presencia de un Inspector de la Dirección General o Delegado de Tránsito, y se levantará el acta correspondiente. El transportista tendrá en todo caso la obligación de dejar los bultos o embalajes en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 113.-

---

**Artículo 113.-**

Con excepción de las cargas a granel, las demás se entregarán debidamente embaladas y rotuladas, para su fácil manejo e identificación y garantizar su seguridad.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 114.-

---

**Artículo 114.-**

En el transporte internacional de mercancías con punto de origen o destino en el territorio nacional, la carta de porte que al efecto se expida se ajustará a lo dispuesto en la Ley, el presente Reglamento y en los acuerdos y tratados internacionales, ratificados por nuestro país.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 115.-

---

**Artículo 115.-**

La nota de remisión para los servicios de arrastre, o grúa, y depósito de vehículos, incluirá como mínimo lo siguiente:

1. Denominación social de la empresa o nombre del concesionario y usuario y su domicilio.
2. Tipo de servicio y fecha de su prestación.
3. Número oficial de Kilómetros de la carretera o lugar en que inició el arrastre, y lugar de depósito.
4. Características del vehículo que recibió el servicio, tales como tipo, marca, modelo, placas, capacidad, número de motor y nombre del propietario.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 116.-

---

**Artículo 116.-**

El Transporte de carga no será objeto de Concesión y deberá cumplir con lo prescrito en el Reglamento de Carga y en las Normas, Disposiciones de Clasificación, Control, Manejo y Conducción de Sustancias Peligrosas dictadas por la Dirección General o cualquier otra institución que por su competencia tenga o deba emitir opinión sobre la materia, así como, lo indicado en los tratados internacionales ratificados por el Gobierno de El Salvador. Asimismo para el transporte de carga dentro del territorio, ésta será reservada a los transportistas nacionales, salvo casos especiales en que se demuestre fehacientemente la necesidad de considerarla a un transportista

no nacional.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VII. Del Transporte de Carga

Artículo 117.-

---

**Artículo 117.-**

El servicio de carga especializada comprende el transporte de: objetos voluminosos o de gran peso o longitud, para el cual se requerirá permiso especial que otorgue la Dirección General y de conformidad al Reglamento de Carga.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo VIII. Transporte Público de Pasajeros en General

Artículo 118.-

---

**Artículo 118.-**

Los conductores y propietarios de vehículos destinados al Transporte Público de Pasajeros en General, están obligados a respetar todo lo establecido en este Reglamento; en especial lo referente a horarios, rutas, condiciones de seguridad, capacidad, paradas, velocidad, registro e inspección periódica para el adecuado funcionamiento de las Unidades, así como la higiene, limpieza y comodidad de las mismas, además de lo establecido en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Los vehículos a que se refiere este Artículo deberán portar la siguiente información:

1. Cuadro de identificación del conductor.
2. Certifica de fianza personal.
3. Certificación del seguro obligatorio.
4. Certificación del Permiso de Operación de Transporte Terrestre, extendido por la Dirección.
5. Certificación del Recorrido ( Para el Transporte Colectivo Público de Pasajeros).
6. Tarifa autorizada (Para el Transporte Colectivo Público de Pasajeros).
7. Un cuadro que deberá colocarse en un lugar visible, que contenga la identificación de los numerales 1, 2, 3, y 6 de este Artículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 119.-

---

**Artículo 119.-**

Las solicitudes de renovación de concesiones de taxis deberán presentarse ante la Dirección

General, con plazo de cuarenta y cinco días de anticipación a la fecha de vencimiento de las mismas cuando menos, acompañando para ello toda la documentación y requisitos siguientes:

1. Presentar solicitud en el formato que para tal efecto expida la Dirección General.
2. Presentar número de N.I.T.
3. Presentar certificación de partida de nacimiento, Cédula u otro documento de Identidad.
4. Tener domicilio en el territorio nacional.
5. Acreditar la representación legal del solicitante; en su caso.
6. Identificación del representante legal.
7. Declaración de características del vehículo (año, capacidad, combustible, tipo).

Tratándose de personas jurídicas, deberá presentarse además, el testimonio de escritura pública de constitución en cuyo objeto social conste como actividad principal la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 120.-

---

#### **Artículo 120.-**

Los taxis que circulen con la autorización legal correspondiente se identificarán por medio del color amarillo total y la franja o banda cuadrículada negro y blanco de 30 centímetros, en el contorno de todo el vehículo. La Dirección General, tratará de que por ese medio se integren por sectores servidos y modalidad del servicio que presten; deberá indicar claramente sus números de óvalos y codificaciones y el cobro por servicios, lo harán preferiblemente utilizando taxímetros; indicando que el establecimiento de éste dependerá del resultado que se obtenga del Estudio Técnico de la unidad designada por la Dirección General para caso. El cual deberá ser finalizado y aprobado a más tardar un año después de la entrada en vigencia de este Reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 121.-

---

#### **Artículo 121.-**

Los vehículos taxis de servicio público podrán operar desde garajes, estacionamientos, puntos, y por el sistema de tránsito constante o Ruleteros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 122.-

---

**Artículo 122.-**

La ubicación de los lugares de estacionamientos, puntos y garajes, para vehículos de taxi, corresponderá a la Dirección General. Por causa de utilidad pública, la Dirección podrá modificar dichos señalamientos, quedando el concesionario sujeto a los cambios que se dispongan.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 123.-

---

**Artículo 123.-**

Para los efectos de este Reglamento se entenderá por punto, estacionamientos, o garaje el lugar de la vía pública o el predio particular autorizado por la Dirección General, donde se estacionan vehículos taxis destinados al servicio público de transporte de pasajeros no sujetos a itinerarios previamente establecidos y de fácil acceso al público que requiera de los servicios.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 124.-

---

**Artículo 124.-**

Para obtener la autorización de un estacionamiento, garaje o punto de taxis, será necesario la presentación de una solicitud ante la Dirección General en la que se indique:

1. Nombre y dirección del solicitante.
2. Lugar en donde se pretende establecer el punto. En caso de que se trate de predio particular debe anexarse la constancia de que se ha llevado a cabo los arreglos necesarios para destinar éste a dicho uso.
3. El número de vehículos que se estacionarán.
4. Previa opinión de la Municipalidad respectiva.
5. Cuando se trate garaje deberá presentarse la Solvencia Municipal respectiva.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 125.-

---

**Artículo 125.-**

La Dirección inspeccionará el lugar escogido y resolverá, previa opinión de la Unidad de Ingeniería de Tránsito, sobre la procedencia del permiso atendiendo las necesidades del servicio



y a que la ubicación del lugar propuesto no se encuentre en vías públicas de fuerte intensidad de circulación que pudieran congestionarse con el establecimiento del punto. En caso de que hubiere varias solicitudes para establecer un punto con determinada ubicación, se atenderá al orden cronológico en que dichas solicitudes fueren presentadas y al mejor servicio propuesto, dándole prioridad al que ya se encuentre utilizando el lugar referido.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 126.-

---

**Artículo 126.-**

El permiso para establecer puntos de taxis será válido durante un año, sin perjuicio de que la Dirección General pueda suprimirlo o cambiarlo en cualquier momento si constituyen un problema para la circulación, previa opinión de la Unidad de Ingeniería de Tránsito del Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 127.-

---

**Artículo 127.-**

Además de las causas de eliminación a que se refiere el Artículo anterior, los permisos de puntos podrán ser cancelados en los siguientes casos:

1. Por no llevar a cabo su renovación dentro de los quince días siguientes al de su vencimiento.
2. Por no sujetarse el concesionario a las tarifas legalmente autorizadas.
3. Por cualquier otra causa de interés público.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo IX. Del Transporte Público de Pasajeros. El Transporte por Taxis

Artículo 128.-

---

**Artículo 128.-**

Los concesionarios a quienes se haya expedido permiso para el establecimiento de puntos, estarán obligados a:

1. A impedir que en los lugares señalados como puntos de taxis, se efectúen reparaciones a los vehículos.
2. A vigilar que los vehículos se estacionen precisamente dentro de las zonas señaladas al efecto.
3. A cuidar que los lugares donde se encuentran los puntos así como las aceras

correspondientes, se conserven en buen estado de limpieza y de que el personal a su servicio guarde la debida compostura.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 129.-

---

**Artículo 129.-**

Los servicios Turísticos de Lujo y Turístico Normal se prestarán asociados cuando menos a uno de los servicios complementarios relativos a hospedaje, alimentación, visitas guiadas y otros conceptos que formen parte de un sistema integrado por operadores turísticos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 130.-

---

**Artículo 130.-**

El servicio Turístico de Lujo o Ejecutivo operará en viajes directos de origen y destino y deberán prestarse en vehículos del último modelo fabricado en el año en que se ingrese al servicio, con límite en operación de diez (10) años, contados a partir de la obtención del permiso.

Las características y especificaciones técnicas de los vehículos se establecerán en las normas respectivas y deberán estar dotados de asientos reclinables, sanitarios, aire acondicionado, sonido ambiental, cortinas, televisión, videocasete y servicio de cafetería.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 131.-

---

**Artículo 131.-**

El servicio Turístico Normal operará con vehículos de hasta cinco (5) años de antigüedad, en el momento en que ingrese al servicio, con límite en operación de diez años contados a partir del año de su fabricación, y equipado con aire acondicionado.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 132.-

---

**Artículo 132.-**

El servicio de excursión se prestará para uso exclusivo de un grupo de personas para realizar viajes de esparcimiento, de estudio, con fines deportivos, o para convenciones y negocios, sujetos a itinerarios y horarios determinados por los contratantes.

Este servicio podrá operarse en vehículos de hasta diez años de antigüedad en el momento en que ingrese al servicio, con límite en operación de quince años, contados a partir del año de su fabricación.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 133.-

---

**Artículo 133.-**

Los permisos para las modalidades de turístico de lujo y turístico normal autorizan a sus titulares para el servicio de turista en puertos marítimos, aeropuertos, hoteles y terminales de pasajeros en servicios previamente contratados.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 134.-

---

**Artículo 134.-**

El servicio de transporte de turismo internacional tiene por objeto el transporte de pasajeros con fines recreativos, culturales, de esparcimiento, hacia centros o zonas de interés turístico y de negocios, en autobús de matrícula nacional o extranjera.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 135.-

---

**Artículo 135.-**

Los permisos de transporte de turismo internacional no autorizan la prestación de cabotaje, paquetería, mensajería o correo dentro del territorio nacional y sus titulares estarán sujetos a las disposiciones aduanales, de migración, salubridad y policía.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIII. De las Diferentes Normativas, Procedimientos y Otros,.....

.....de la Operatividad del Transporte Terrestre

Capítulo X. Transporte de Especializadas. Transporte de Turismo

Artículo 136.-

---

**Artículo 136.-**

La comercialización de los servicios de transporte de turismo, en sus modalidades de turístico de lujo, y turístico normal, podrá realizarse por operadores o agencias de viaje. En el caso de Transporte de excursión podrá efectuarse directamente por los concesionarios.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores

Artículo 137.-

---

**Artículo 137.-**

De conformidad al Art. 33 y el Art. 65 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establece como requisito para optar a desempeñarse como conductores el haber obtenido su Diploma de Aprobación del Curso de Capacitación Integral para conductores, en las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas por el Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores

Artículo 138.-

---

**Artículo 138.-**

La creación de las Escuelas de Capacitación Integral para Conductores, tiene como objetivo el formar los conductores calificados.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores

Artículo 139.-

---

**Artículo 139.-**

Estas escuelas estarán clasificadas en tres categorías:

1. Escuelas de Capacitación Integral en la Conducción, que impartirán enseñanza teórica y práctica y sus correspondientes evaluaciones.
2. Escuela de Capacitación Académica en la Conducción, que impartirán solamente enseñanza teórica y evaluación teórica, y complementariamente podría efectuar la evaluación práctica.
3. Escuela de Capacitación en el Manejo Práctico o Enseñanza Individual, o Escuelas de Manejo en las que se impartirá únicamente el manejo práctico para conductores.

Las Escuelas contempladas en el numeral 1 y 2 necesitarán autorización del Viceministerio de Transporte, no así la contemplada en el numeral 3 que solamente deberá registrarse en la Dirección General de Tránsito.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 140.-

---

**Artículo 140.-**

Las Escuelas de Capacitación Integral, deberán cumplir principalmente con los siguientes objetivos:

1. Impartir los conocimientos técnicos, teóricos y prácticos del Manejo Defensivo, Normativa de Tránsito y Seguridad Vial.
2. Buscar un cambio cultural y de actitudes de los futuros conductores (a través de las técnicas de estudio y evaluación).
3. Dar entrenamiento específico en áreas de extinción de incendios y primeros auxilio en casos de accidentes, conocimientos básicos de mecánica y otros.
4. Tratar que los futuros conductores se conviertan en parte importante en la solución a la problemática de los accidentes de tránsito.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 141.-

---

**Artículo 141.-**

Para abrir una escuela de capacitación integral o académica será necesario que el interesado presente al Viceministerio de Transporte la solicitud indicando los datos de la empresa, y tipo de escuela que solicita, incluyendo el personal docente permanente con su experiencia en actitudes afines; así como la disponibilidad y categoría de los vehículos a utilizar.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 142.-

---

**Artículo 142.-**

El Viceministerio realizará la revisión de las instalaciones propuestas, material y equipo a usar, con la finalidad de determinar si cumplen con los requisitos exigidos para su autorización; y para el caso de los vehículos, éstos deberán contar con su revisión técnica vehicular vigente.

Así como si cuentan con el equipo y los instrumentos opcionales tales como: Simulador o doble acelerador.

Así como la Escuela debe estar equipada con las aulas de estudio, proyectores de películas, transparencias y diapositivas, películas profesionales, componentes mecánicos. Sólo después de cumplir esos requisitos se otorgará el permiso para entrar en funciones.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

**Artículo 143.-**

A efecto de establecer Categorías Específicas y con diferente grado de profesionalización del estudiante, se establece la siguiente clasificación de cursos de capacitación para conductores así:

Tipo de curso Tipo de Licencia de Conducir.

Curso 1. Para optar a la Licencia Juvenil, particular y de motocicletas de todo tipo.

Curso 2. Para optar a la Licencia para conducir vehículos del Transporte Colectivo de Pasajeros y Vehículos de carga no articulados:

a- Autobuses no articulados

b- Microbuses

c- Taxis

d- Pick – up con pasajeros y carga

e- Vehículos de carga no Articulados.

Curso 3. Para optar a la Licencia para conducir vehículos articulados de pasajeros o de carga, o para el transporte de materiales tóxicos o peligrosos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores

Artículo 144.-

---

**Artículo 144.-**

A las Escuelas de Capacitación Integral y de Capacitación Académica autorizada por el Viceministerio de Transporte, se les confiere la concesión para que los alumnos aprobados en sus evaluaciones teóricas y prácticas se les otorgue la validez legal de iniciar la tramitación directa de su Licencia respectiva ante la Dirección General del Tránsito.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores

Artículo 145.-

---

**Artículo 145.-**

Para optar a la Licencia Juvenil Particular y de Moto, el pensum obligatorio que deberán impartir la Escuelas de Capacitación Integral en la conducción automotriz y para el tipo de Curso 1 es el siguiente:

1. Relaciones Humanas 1 hora

2. Alcohol y Drogas 1 hora

3. Leyes de Tránsito 2 horas

4. Manejo Defensivo Teórico 6 horas

5. Seguridad Vial 1 hora

6. Mecánica Básica Teórica 1 hora
  7. Mecánica Básica Práctica 1 hora
  8. Primeros Auxilios 1 hora
  9. Evaluación Teórica 1 hora
  10. Manejo Defensivo Práctico 18 horas
  11. Evaluación de Manejo Defensivo Práctico 1 – 2 horas
- Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 146.-
- 

**Artículo 146.-**

El programa Educativo mínimo obligatorio que deberán impartir las Escuelas de Capacitación Integral o Académica para los actuales conductores del Transporte Colectivo de pasajeros y de vehículos de carga no articulados, a la entrada en vigencia de este Reglamento, deberá de contener, para el tipo de Curso 2 el pensum de materias siguientes:

1. Relaciones Humanas 1 hora
2. Alcohol y Drogas 2 horas
3. Relaciones Públicas 4 horas
4. Estrés en el Trabajo 2 horas
5. Leyes de Tránsito 2 horas
6. Manejo Defensivo y Seguridad Vial (teórico) 14 horas
7. Primeros Auxilios 2 horas
8. Mecánica Básica 2 horas
9. Transporte de Productos Peligrosos 2 horas
10. Evaluación de Conducción Económica y Manejo Defensivo Práctico 1 – 2 horas

Estos conductores tendrán un plazo de dos años a partir de la vigencia de este Reglamento para capacitarse en dicho programa y poder estar autorizados a conducir las unidades de transporte respectivas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 147.-

---

**Artículo 147.-**

El pensum mínimo de materias para Conductores del Transporte Colectivo de Pasajeros y de carga no articulados es de carácter obligatorio para los que se inicien en el proceso para la obtención por primera vez de la respectiva Licencia de conducir; dicho pensum para el tipo de Curso 2 será:

1. Relaciones Humanas 14 horas

2. Alcohol y Drogas 4 horas  
3. Estrés en el Trabajo 4 horas  
4. Relaciones Públicas 4 horas  
5. Educación Vial y Dispositivos de control de Tránsito 4 horas  
6. Leyes de Tránsito 10 horas  
7. Prevención y Combate de incendios 2 horas  
8. Primeros Auxilio 4 horas  
9. Mecánica Básica 4 horas  
10. Manejo de Productos Peligrosos 4 horas  
11. Conducción Económica y Manejo Defensivo Teórico y Su Evaluación 14 horas  
12. Conducción Económica y Manejo Defensivo Práctico 20 horas  
13. Evaluación Conducción Económica y Manejo Defensivo Práctico 4 horas  
Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo I. De las Escuelas de Capacitación para Conductores  
Artículo 148.-

---

**Artículo 148.-**

Para optar a la Licencia para la conducción de vehículos de carga articulados y/o de materiales tóxicos o peligrosos, las Escuelas de Capacitación Integral o Académica deben de conformar el Plan de Estudio con el pensum mínimo de las materias y tipo de Curso 3 que se definan a más tardar el 1º de marzo de 1998, debiendo ser aprobado por medio de resolución emitida por la Dirección General.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo II. De las Empresas Examinadoras  
Autorización de Funcionamiento  
Artículo 149.-

---

**Artículo 149.-**

Las empresas Examinadoras serán autorizadas por el Viceministerio de Transporte, y podrán brindar los servicios de exámenes en las diferentes áreas geográficas del país.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35  
Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción  
Capítulo II. De las Empresas Examinadoras  
Autorización de Funcionamiento  
Artículo 150.-



---

**Artículo 150.-**

El plazo para la autorización caducará cinco (5) años después de haber sido concedida, pudiéndose prorrogarse por períodos iguales.

La autorización se extinguirá:

1. Por vencimiento del plazo.
2. Por quiebra legal de la empresa o centro.
3. Cuando existan infracciones merecedoras de dicha acción.
4. Por voluntad del adjudicatario.

Al momento de entrar en vigencia el presente Reglamento, las empresas que se encuentren en operación mediante un contrato de servicios con el Viceministerio de Transporte, serán autorizadas para continuar funcionando, previa cumplimiento de las regulaciones establecidas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo II. De las Empresas Examinadoras

Autorización de Funcionamiento

Artículo 151.-

---

**Artículo 151.-**

La autorización del funcionamiento no será posible de transferir a los otros centros o a diferentes empresas, y no se podrá fragmentar los servicios que brinden.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo II. De las Empresas Examinadoras

Autorización de Funcionamiento

Artículo 152.-

---

**Artículo 152.-**

Cualquier persona natural o jurídica que desee ser autorizada para brindar los servicios de exámenes podrá presentar solicitud al Viceministerio de Transporte, el cual deberá contener como mínimo:

1. Estados Financieros de los últimos dos ejercicios, o estructura de Constitución de la sociedad.
2. Historial de Servicios.
3. Lista del personal que autorizará, indicando formación profesional, cargo, experiencia, antigüedad en la empresa y tiempo contratado, y detalle del proceso de evaluación periódica del mismo.
4. Descripción de la forma en que brindará el servicio: horarios, procedimientos, y personal que atenderá a los usuarios.
5. Ubicación y área de las instalaciones donde brindará los servicios.
6. Definir los patrones de rendimiento de atención al usuario.
7. Lista detallada del equipo especializado con que contarán para brindar el servicio, y su

constante actualización, para que su antigüedad no sea mayor de cinco años.

8. Asociaciones o convenios de cooperación técnica que tuviesen con otras instituciones similares.

9. Solvencia Municipal

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo II. De las Empresas Examinadoras

Autorización de Funcionamiento

Artículo 153.-

---

#### **Artículo 153.-**

La Regulación de las Empresas Examinadoras se efectuará mediante instructivos emitidos por la Dirección General de Tránsito.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo II. De las Empresas Examinadoras

Autorización de Funcionamiento

Artículo 154.-

---

#### **Artículo 154.-**

Los recursos que deberán proporcionar las Empresas Examinadoras, serán:

Recursos Esenciales:

1. Equipo computarizado para la captación de la documentación de los solicitantes y para procesar y enviar la información a la Dirección General de Tránsito.
2. Equipo de comunicaciones para conectar la informática de la Empresa con la Dirección General de Tránsito.
3. Base de datos para la facturación de exámenes.
4. El registro de los datos de los solicitantes, con el único objeto de transmitir esta información a la Dirección General de Tránsito.
5. Instalaciones accesibles geográficamente, con parqueo para los solicitantes del servicio y espacio interno adecuado para atenderlos cómodamente.
6. Vehículos adecuados para la realización de los exámenes prácticos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XIV. De la Profesionalización de la Conducción

Capítulo II. De las Empresas Examinadoras

Autorización de Funcionamiento

Artículo 155.-

---

#### **Artículo 155.-**

El régimen de sanciones aplicable será el siguiente:

Las infracciones que darán origen a sanciones son:

Infracciones Graves:

1. Alteración de información o exámenes.
2. Negarse a realizar exámenes a los usuarios cuando exista obligación para ello.
3. Cobrar tarifas no autorizadas por la Dirección General de Tránsito.

Infracciones Muy Graves:

1. Comercialización, publicación o facilitación a terceros, del acceso a toda clase de información obtenida mediante el proceso que le ha sido autorizado por la Dirección General de Tránsito.
2. Negarse o brindar acceso para la fiscalización.

Por cada infracción, la Dirección General, abrirá un expediente el cual deberán ser diligenciado en un período no mayor de 15 días. La Dirección enviará este expediente con sus recomendaciones al Director General de Tránsito, el cual previa audiencia de la Empresa Examinadora en un período no mayor a 5 días de haber recibido el expediente, remitirá al expediente al Viceministerio de Transporte, el cual aplicará la sanción correspondiente.

Las Sanciones son:

1. Haber incurrido en un año a tres sanciones tipo grave, suspensión por un año.
2. Haber incurrido en el mismo año en dos infracciones muy graves, suspensión definitiva.
3. Las faltas graves tendrán una multa de quinientos colones (¢500.00)
4. Las faltas muy graves tendrán una multa de un mil colones (¢1,000.00)

Los fondos provenientes de la aplicación de las sanciones (Graves ¢500.00; Muy Graves ¢ 1,000.00), ingresarán al Fondo de Actividades Especiales del Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 156.-

---

#### **Artículo 156.-**

La Dirección General de Transporte Terrestre autorizará el establecimiento de las terminales, metas, paradas y puntos de retorno del transporte colectivo de pasajeros de conformidad con los requisitos legales y reglamentarios. Asimismo, coordinará su accionar, en lo pertinente, con las municipalidades involucradas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 157.-

---

#### **Artículo 157.-**

El Título II, Capítulo IX, Art. 43, de la Ley, enuncia la normatividad de las terminales de transporte colectivo público de pasajeros y de carga, coordinadas con las municipalidades, en lo que compete y en base al respectivo Plan de Desarrollo Urbano o Local respectivo; contemplándose dentro de dicho marco lo referente a:

1. Terminales de Pasajeros: Internacionales, Interdepartamentales, Interurbanas o Urbanas.

2. Terminales de Carga: Intermodales, Internacionales, Interdepartamentales, Interurbanas o Terminales Interiores Concentradores de Carga.

3. Servicios Auxiliares y Complementarios: Metas, Puntos de Retorno y Paradas.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 158.-

---

**Artículo 158.-**

En general y atendiendo a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Estudios que soporten todo proyecto de una nueva terminal, ya sean éstas de Carga o de Pasajeros; éstos como mínimo deberán contener:

1. Estudio de Facilidad presentado por el interesado, que contemple lo relativo a: La viabilidad de las vías de enlace, aspectos de ingeniería de transporte y tránsito y del impacto ambiental; incluyendo el Estudio Tarifario.

2. Una superficie de acuerdo a la demanda del servicio requerido por los usuarios de conformidad al Estudio de Ingeniería de Transporte, presentado por el interesado.

3. Número mínimo de espacios de abordaje, pre- meta, parqueos y áreas para maniobras y circulación de acuerdo a la demanda y según normas de Ingeniería de Tránsito y al estudio respectivo de Ingeniería de tránsito interno, presentado por el interesado.

4. Superficie destinado a los viajeros y cargadores, andenes, zonas de paso y salas de espera, así como instalaciones especiales para discapacitados y personas de la tercera edad.

5. Superficie destinada para la instalación de oficinas y parqueo de taxis para uso de los viajeros y zonas de carga.

6. La presentación arquitectónica deberá ser diseñada de acuerdo a las normas preestablecidas en esta materia, por las instituciones rectoras en el área de construcción.

7. En el caso de las terminales de carga deberá contar con Bodegas para almacenar todo el producto que se movilice por ese medio, incluyendo cuartos fríos para productos perecederos.

8. Las instalaciones deberán contar con un sistema de seguridad.

9. Las instalaciones de servicios sanitarios con áreas especiales para discapacitados.

10. Contar con área de venta en ventanillas de Boletos de viaje y dependencias de facturación, así como, locales comerciales que permitan un mínimo de comodidad para el usuario.

11. Contar con señales audio visuales para la orientación al público y control del movimiento vehículo.

Para las Terminales actualmente autorizadas en operación, se les concederá un período de cinco (5) años a partir de la vigencia de esta Reglamento, para que se adecúen a los numerales 3, 4, 5, 8, 9, 10 y 11 de este Artículo.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 159.-

---

### **Artículo 159.-**

El Permiso de Operaciones del servicio de las terminales, se otorgará por un período que será determinado por La Dirección General de Transporte Terrestre.

La Dirección General de Transporte Terrestre otorgará dicho Permiso de Operación regulando y controlando su calidad de servicio y la cantidad de rutas que las utilizarán, como puntos de origen, transbordo y destino.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 160.-

---

### **Artículo 160.-**

El Procedimiento para la aprobación del Permiso de Operación de las nuevas Terminales de Transporte Colectivo Público de Pasajeros y de Carga, será el siguiente:

1. El interesado presentará la propuesta de su ubicación de conformidad al Plan de Desarrollo Urbano vigente a la respectiva ciudad, si lo hubiere; o en su defecto el Plan de Desarrollo Local del Concejo Municipal respectivo formulado en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre, de conformidad a los Estudios Técnicos de Ingeniería de Transporte y/o Programas conducentes y otros; realizados o avalados por la Unidad de Planificación Integral de Transporte.

2. Las solicitudes presentadas por los interesados que deseen proporcionar el servicio de Estaciones Terminales deberán comprobar técnicamente la carencia de este servicio para los usuarios de las rutas a las que pretenden brindar el servicio, debiendo cumplir con lo establecido en el presente Reglamento y las leyes que regulen este tipo de construcciones.

3. Al recibir el proyecto con sus respectivos Estudios Técnicos de Soporte, de parte del interesado en la Dirección General de Transporte Terrestre se hará el correspondiente análisis de revisión de dichos Estudios y se hará traslado en un plazo que no podrá exceder los sesenta (60) días, remitiendo duplicados a las instituciones involucradas, específicamente a OPAMSS o ente específico encargado del desarrollo urbano en la ciudad respectiva.

Al recibir los informes, la Dirección General de Transporte Terrestre podrá condicionar la aprobación cuando no cumplan los requisitos exigidos, excepto en lo referente a los Planos de Construcción, para lo cual se dará un plazo que no excederá a sesenta (60) días; y luego de realizadas y presentadas éstas, a la Dirección General de Transporte Terrestre procederá a autorizar el desarrollo del proyecto.

4. En caso de no ser presentadas en dicho plazo las modificaciones, la Dirección General de Transporte Terrestre devolverá los originales de los proyectos presentados; anexando las modificaciones sobre los mismos.

5. La operación de las terminales de Transporte Terrestre se realizará por las personas a las que se les haya adjudicado el respectivo Permiso de Operación, otorgando prioridad a aquellos que a la vigencia de este Reglamento ya se encuentren operando las terminales existentes y que hayan

demostrado mayor capacidad para brindar el servicio y que además cumplan con todos los requerimientos establecidos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 161.-

---

**Artículo 161.-**

Para el otorgamiento del Permiso de Operación de las nuevas terminales se deberá cumplir los requisitos siguientes:

1. Presentar solicitud por escrito, en la que se indique la ubicación de la terminal, servicios a prestar e instalaciones.
2. Acreditar su personalidad jurídica, cuando se trate de sociedades.
3. Acreditar la propiedad o posesión del inmueble a ocupar; o autorización para su aprovechamiento.
4. Presentar tarjeta de Número de Identificación Tributaria (NIT).
5. Solvencia Municipal

En caso de que falte algún requisito, la Dirección General de Transporte Terrestre lo comunicará por escrito al interesado dentro del plazo de quince días. El interesado dispondrá de un plazo de veinte días para subsanar los requisitos faltantes.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 162.-

---

**Artículo 162.-**

Para el mejor funcionamiento y operación de las terminales, los empresarios de las mismas terminales y los empresarios del servicio de transporte que la utilizan deberán de contar con un instrumento jurídico, que establezca las normas, regulaciones, derechos y obligaciones que ambos deberán cumplir, incluyendo las sanciones correspondientes, el cual deberá ser registrado en la Dirección General de Transporte Terrestre para dar fe de dicho acto; dicho instrumento contendrá:

1. Nombre y domicilio de los contratantes.
2. Ubicación de la terminal.
3. Servicios pactados.
4. Derechos y obligaciones
5. Sanciones.
6. Causas de revocación.
7. Tarifas y su vigencia.

En caso de que no se haya logrado acuerdo en lo correspondiente a las tarifas y su vigencia, será La Dirección General de Transporte Terrestre quien lo aprobará, previo Estudio Técnico –

Económico; a fin de que se incluya en el referido instrumento jurídico a ser firmado por ambas partes.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 163.-

---

**Artículo 163.-**

Para la continuidad y operación de las estaciones terminales que a la vigencia de este reglamento se encuentren prestando el servicio, se observará lo siguiente:

1. Las personas naturales o jurídicas propietarios o arrendatarios de las estaciones terminales, adecuarán los diseños de ellas para suministrar mejor sus servicios, haciendo las innovaciones, ampliaciones y mejoras para su modernización y competitividad, de conformidad a los requerimientos de los Reglamentos.

2. En caso de que el Plan de Desarrollo Urbano respectivo, indique una ubicación diferente para las estaciones terminales mencionadas, los permisionarios de éstas, una vez notificados debidamente, comunicarán a la Dirección General de Transporte Terrestre la disponibilidad a continuar con la prestación del servicio y a efectuar el traslado de sus instalaciones en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre y las municipalidades respectivas en un plazo no mayor a cinco años a partir de la adopción oficial del referido Plan; siempre y cuando se cumplan las condiciones físicas para establecerlas.

3. Los actuales Permisionarios para la operación del servicio, calificadas como Estaciones Terminales, tendrán el derecho del Permiso de Operaciones por un período que será establecido por la Dirección General de Transporte Terrestre.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

Artículo 164.-

---

**Artículo 164.-**

Las estaciones terminales deberán estar dotadas de todos los servicios que fueren necesarios para el estacionamiento y operación de las unidades, así como de aquellos que se traduzcan en una comodidad adecuada para la permanencia, ingreso y salida de las personas. Dichos servicios consistirán, como mínimo, en salas de espera, bodegas para carga, recibo y despacho de vehículos, taquilla para venta de boletos, puertas de entrada y salida de pasajeros y servicios sanitarios.

En todos los casos, el responsable de la administración de la estación terminal deberá llevar debida registración de la totalidad de las operaciones de recibo y despacho de los vehículos, sujeta a la supervisión de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

**Artículo 165.-**

Las tarifas a percibir por los servicios prestados en las estaciones terminales y sus ajustes serán aprobados por la Dirección General de Transporte Terrestre durante toda la vigencia de los permisos.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

**Artículo 166.-**

Las estaciones terminales que se establezcan de acuerdo con las condiciones del presente reglamento, deberán ser obligatoriamente utilizadas por las empresas, de conformidad con las directivas emanadas de la Dirección General de Transporte Terrestre en cada caso, atendiendo a las necesidades organizativas y de fiscalización del transporte colectivo de pasajeros.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

**Artículo 167.-**

En los casos en que la Dirección General de Transporte Terrestre juzgare necesario el establecimiento de más de una estación terminal para la mejor regulación del sistema en un área determinada, expedirá tantas autorizaciones como estimare procedentes, fundado en criterios técnicos de apreciación.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo I. De las Terminales, Metas, Paradas y Puntos de Retorno

**Artículo 168.-**

Las paradas, metas y puntos de retorno del servicio de transporte colectivo de pasajeros deberán contar con un área mínima que guardará relación directa con la demanda esperada de usuarios así como con el número de unidades que integran una ruta en su caso.

Asimismo, deberá garantizarse en estas localizaciones una adecuada información a los usuarios acerca de la identificación de las rutas involucradas y sus características operativas, de acuerdo con las disposiciones que al efecto establezca el reglamento de este reglamento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros



Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 169.- Derogado (\*)

---

**Nota:** En la publicación del Diario Oficial no existe Capítulo II, no obstante la numeración de los artículos es correlativa entre el Capítulo I y III.

(\*) Mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003 que contiene el Reglamento de Transporte Terrestre y Carga, se deroga el Capítulo III del Título XV del Reglamento General de Transporte Terrestre, en lo referente a las Terminales Interiores de Carga, contenido en el Decreto Ejecutivo Número 35, de fecha 14 de febrero del año 2002, publicado en el Diario Oficial número 32, Tomo 354, de fecha quince de febrero de dos mil dos.

**Artículo 169.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 170.- Derogado (\*)

---

**Artículo 170.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 171.- Derogado (\*)

---

**Artículo 171.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 172.- Derogado (\*)

---

**Artículo 172.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 173.- Derogado (\*)

---

**Artículo 173.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 174.- Derogado (\*)

---

**Artículo 174.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo III. Terminales Interiores de Carga. Derogado (\*)

Artículo 175.- Derogado (\*)

---

**Artículo 175.- Derogado (\*)**

(\*) El presente artículo ha sido derogado mediante D.E.No. 23, del 3 de marzo de 2003, D.O. No. 41, Tomo No. 358, del 3 de marzo de 2003.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisarios de Terminales

Artículo 176.-

---

**Artículo 176.-**

El Permisario podrá ceder sus derechos y obligaciones previa autorización de la Dirección General de Transporte Terrestre, siempre que hubieren estado en operación por un término no menor de cinco años.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisarios de Terminales

Artículo 177.-

---

**Artículo 177.-**

El Permisario quedará obligado a:

1. Presentar el reglamento interno que fije las normas que regirán la prestación de los servicios a terceros y el cumplimiento de las disposiciones de seguridad y control.

2. Proporcionar a la Dirección la información estadística que le sea requerida.
3. Permitir la realización inspecciones por parte de la Dirección a fin de salvaguardar la seguridad vial y al interés público.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisos de Terminales

Artículo 178.-

---

**Artículo 178.-**

Las infracciones al presente reglamento serán sancionadas por la Dirección General de Transporte Terrestre de acuerdo a la gravedad de la falta y a las circunstancias que hubieren en cada caso concreto, sin perjuicio de la revocación de los permisos en los términos previstos en este Reglamento la cual será notificada al infractor, pudiendo éste apelar ante el Viceministerio de Transporte.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisos de Terminales

Artículo 179.-

---

**Artículo 179.-**

La Dirección podrá revocar el permiso de operaciones en los casos siguientes:

1. Incumplimiento del programa y plazo de los compromisos establecidos para la construcción e instalación de la terminal, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.
2. Ubicación distinta a la autorizada previamente.
3. No iniciar operaciones dentro del plazo fijado en este Reglamento.
4. Suspensión del servicio sin causa justificada.
5. Incumplimiento de los fines para los que fue otorgado el permiso.
6. Incumplimiento reiterado, sin justa causa, de las resoluciones que dicte la Dirección, en base al presente Reglamento.
7. Violación reiterada de la Ley y el presente Reglamento, sin causa justificada.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisos de Terminales

Artículo 180.-

---

**Artículo 180.-**

La revocatoria será declarada administrativamente, de conformidad con el siguiente procedimiento:

1. La Dirección General hará saber al permisionario la falta en que haya incurrido y le conferirá audiencia para que, en un plazo no mayor de quince días hábiles, presente las pruebas correspondientes.

2. Una vez presentadas dichas pruebas por la defensa, o transcurrido el término fijado, la Dirección General conocerá el expediente, las evaluará y podrá ordenar otras pruebas para mejor proveer si fuera necesario y dictaminará dentro de un plazo no mayor de ocho días después de haberse recibido, en base a la cual la Dirección General emitirá su fallo. El interesado podrá apelar de esa resolución para ante el Viceministro de Transporte, dentro de los tres días hábiles siguientes a partir de la notificación.

3. El Viceministro dictará su resolución, previa audiencia de la parte interesada, dentro de los quince días hábiles siguientes de haberlos recibido éste.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XV. De la Operatividad del Transporte Colectivo de Pasajeros

Capítulo IV. De los Derechos y Obligaciones de los Permisarios de Terminales

Artículo 181.-

---

**Artículo 181.-**

Será causa de extinción del permiso de operación, la disolución de la empresa permisionaria.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo I. Disposiciones Generales

Artículo 182.-

---

**Artículo 182.-**

Las trasgresiones o infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en que incurran los permisionarios y concesionarios de los servicios de transporte colectivo de pasajeros de carácter urbano e interurbano y demás modalidades como también terminales del transporte terrestre, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas con multa, suspensión y revocación de las concesiones y los permisos, con las accesorias de inhabilitación temporal o definitiva del personal de conducción en su caso, de conformidad con las disposiciones, procedimientos administrativos y recursos establecidos en este Reglamento, sin perjuicio de las demás penalidades establecidas por leyes y reglamentos en vigor que no resulten expresamente modificados o derogados por el presente ordenamiento.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo I. Disposiciones Generales

Artículo 183.-

---

**Artículo 183.-**

La Dirección General será la autoridad de control y supervisión de los servicios, con potestad sancionadora, ejerciendo tal competencia a través de las unidades de ejecución o entidades descentralizadas creadas en el ámbito de su estructura organizativa, y al efecto llevará el registro y control correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio  
Capítulo I. Disposiciones Generales  
Artículo 184.-

---

**Artículo 184.-**

La autoridad administrativa para imponer las sanciones previstas en el presente régimen de sanciones, será la Dirección General, quien podrá aplicar las sanciones de suspensión o caducidad de los permisos y concesiones.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo II. De las Infracciones

Artículo 185.-

---

**Artículo 185.-**

La Dirección General aplicará las medidas administrativas contempladas en este Reglamento, tanto a los concesionarios o permisionarios del transporte público de pasajeros y a aquellas personas que por motivos de sus cargos, estén relacionados con el servicio.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo II. De las Infracciones

Artículo 186.-

---

**Artículo 186.-**

En cumplimiento del artículo 116 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y cualquier otra normativa, las Infracciones Administrativas se clasifican de la siguiente manera:

1. FALTAS LEVES

- a- Negarse a cooperar con las Inspectorías de transporte Terrestre.
- b- Incumplimiento de horarios y demás condiciones de la Concesión.
- c- Retardar la salida de terminales, puntos o paradas entorpeciendo el libre flujo del tránsito.
- d- Permitir abordaje o descenso de pasajeros en paradas de autobuses no autorizadas.
- e- Permitir que los pasajeros viajen sentados a la par del conductor en los autobuses.
- f- No devolver el cambio a los pasajeros inmediatamente después de cobrar o cuando cancelen con billetes de alta denominación.
- g- Transportar pasajeros en vehículos de carga; excepto pick – up autorizados.
- h- Circular sólo con una placa, así como facilitar o prestar la placa o las placas del vehículo para que las utilice otro.
- i- Trabajar en rutas distintas de la que el vehículo tiene permiso para circular, salvo que sea un viaje expreso y los casos especiales indicados en este Reglamento.
- j- No tratar al público con la debida corrección y consideraciones necesarias.
- k- Permitir que los pasajeros vayan en los pescantes y parrillas.
- l- Permitir que los pasajeros bajen o suban al vehículo mientras éste se halle en marcha.

m- Permitir que los pasajeros bajen por la puerta delantera y suban por la trasera, excepto en terminales en que lo permita la normatividad interna de operación o de pista.

Estas infracciones tendrán una multa de quinientos colones (¢ 500.00) o su equivalente en dólares americanos.

## 2. FALTAS GRAVES:

- a) Emplear personal no registrado para prestar sus labores en el servicio del Transporte Terrestre.
- b) Alterar las características de la unidad o condiciones concesionadas.
- c) Exceder la capacidad del vehículo, ya sea en volumen, peso o cantidad de pasajeros.
- d) La operación de unidades en mal estado mecánico y de emisión de gases.
- e) Alterar las tarifas autorizadas.
- f) Promoción o participación de paros de transporte en cualquiera de sus modalidades.
- g) Participación o promoción de riñas entre gremiales del transporte o rutas.
- h) No hacer uso de las instalaciones de las terminales funcionales.
- i) Obstaculizar el tráfico en la vía pública.
- j) Realizar caravanas de unidades de transporte público que de alguna forma entorpezca el libre tránsito.
- k) Desviarse de la ruta previamente autorizada, sin causa justificada.
- l) Llevar mayor número de pasajeros para el cual está autorizado.
- m) Empezar la marcha sin dar tiempo suficiente para que suba o baje el pasajero.

Estas infracciones serán sancionadas con una multa de un mil colones (¢1000.00) o su equivalente en dólares americanos.

3.-

## FALTAS MUY GRAVES

- a- Fraude o intento de fraude a la Dirección General.
- b- Delito de Cohecho.
- c- Falsificación de documentos, firmas o sellos o portación de los mismos.
- d- Comercialización de Permisos de Operación de transporte terrestre.
- e- Reincidir en dos infracciones graves.
- f- Dedicarse a prestar los servicios de transporte, sin ser concesionario.
- g- El incumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato de concesión.
- h- Por quiebra del concesionario o disolución legal de la organización.
- i- Por negativa del concesionario a su formalización, dentro de los 120 días siguientes a la notificación de la concesión.
- j- No cumplir con una cantidad mínima total de trescientos (300) días trabajados al año en la concesión y permiso de operación de transporte terrestre otorgados, salvo faltas por causa justificada dadas a conocimiento de la Dirección.

Estas infracciones serán sancionadas con suspensión temporal de la explotación del servicio público de pasajeros en un período de treinta días a seis meses.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo III. Procedimiento Sancionatorio de las Infracciones

Artículo 187.-

---

**Artículo 187.-**

Para todas aquellas infracciones leves, graves y muy graves, contempladas en este Reglamento, la Dirección General podrá sancionar de la manera que estime conveniente siempre y cuando sea con previa audiencia y conocimientos de causa.

Todas las notificaciones serán dadas a conocer por la Dirección General a los infractores en atención a la necesidad de los mismos y a través de los medios que ésta estime convenientes.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVI. Regimen Sancionatorio

Capítulo IV. Procedimiento Sancionatorio de las Concesiones

Artículo 188.-

---

**Artículo 188.-**

El Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General, revocará por deficiencias graves y debidamente comprobadas en el servicio o por incumplimiento.

La revocatoria será declarada administrativamente, de conformidad con el siguiente procedimiento:

1. La Dirección General hará saber al concesionario la causa de la falta en que haya incurrido y le conferirá audiencia para que, en un plazo no mayor de cinco días hábiles, presente las pruebas de descargo correspondiente.

2. Una vez presentada dichas pruebas o transcurrido el término fijado, la Dirección General conocerá el expediente, evaluará las pruebas que se hubieren ofrecido, ordenará otras pruebas para mejor proveer si fuere necesario y dictaminará dentro de un plazo no mayor de ocho días después de haberse recibido, en base a la cual la Dirección General emitirá su fallo. El interesado podrá apelar de esa resolución para ante el Viceministro de Transporte, dentro de los tres días hábiles siguientes a partir de la notificación.

3. Con fundamento en la documentación respectiva, el Viceministro dictará su resolución previa audiencia de la parte interesada dentro de los cinco días hábiles siguientes de haberlos recibido éste.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVII. Disposiciones Generales

Capítulo Unico

Artículo 189.-

---

**Artículo 189.-**

El Viceministerio de Transporte por medio de la Dirección General podrá en cualquier momento expedir providencias en los casos no previstos en el presente Reglamento siempre que la urgencia del caso así lo requiera; más tratándose de reformas de fondo de carácter general los someterá previamente a la consideración y aprobación de la autoridad superior correspondiente.

Reglamento General de Transporte Terrestre No. 35

Título XVII. Disposiciones Generales

Capítulo Único

Artículo 190.- Vigencia

---

**Artículo 190.- Vigencia**

El presente Decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a los catorce días del mes de febrero de dos mil dos.

FRANCISCO GUILLERMO FLORES PÉREZ,

Presidente de la República.

JOSÉ ÁNGEL QUIRÓS NOLTENIUS,

Ministro de Obras Públicas, Transporte y  
de Vivienda y Desarrollo Urbano.

Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial No. 61