

# La seguridad vial en El Salvador

**Dr. Medardo de Jesús Tejada Rodríguez\***

## 1. Introducción

En las siguientes páginas se presenta un bosquejo de la problemática en el tránsito terrestre y, por supuesto, en la seguridad vial que día con día debemos soportar los usuarios de las vías públicas, que tiene a su base una realidad multicausal. Es decir, múltiples componentes que hacen de ella un complejo problema a resolver, si no es analizada bajo la perspectiva sistémica; y que finalmente, se constituyen como causas de los accidentes de tránsito, generadores de inseguridad para las personas.

El desenfrenado crecimiento de las urbes, aparejado a las grandes obras para dar fluidez al movimiento vehicular, ejes viales periféricos, avenidas y calles, que constantemente crecen en las ciudades densamente pobladas, las distancias que se necesitan recorrer para cumplir con los deberes cotidianos y el aumento constante de vehículos, sumado al mejoramiento de las máquinas de éstos últimos para darles mayor potencia y puedan desplazarse en el menor tiempo posible, la prisa con la que deseamos cubrir los espacios entre nuestros hogares y los lugares a los que tenemos que trasladarnos, y como corolario de esta realidad se suma que la gran mayoría de los que conducimos automotores, somos indiferentes o simplemente desconocemos las normas que regulan el tráfico vehicular, o en caso de conocerlos, los interpretamos a nuestra manera. Esta caótica situación, se agrava al momento de obtener una licencia de conducir automotores debido a que se exigen requisitos de fácil cumplimiento. En muchas ocasiones esto se reduce a un simple examen visual y unas cuantas clases teóricas y prácticas, sin ninguna otra clase de preparación técnica o psicológica del futuro conductor.

En este ámbito problemático de la seguridad en el tráfico, los esfuerzos

---

\* Abogado y Notario, Licenciado en Ciencias Jurídicas por la Universidad de El Salvador, Doctor en Derecho Público por la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB), España. Actualmente se desempeña como catedrático del Departamento de Ciencias Políticas y Sociales de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad de El Salvador y Juez de Tránsito de San Salvador.

deben estar encaminados en que las diferentes actividades del ser humano, personales y de sus bienes a movilizarse en forma efectiva y segura. Finalidad que se busca sea lograda, a través del transporte automotor, tanto a nivel urbano como rural. Para tal efecto, se han desarrollado metodologías de análisis que tratan de resolver la problemática de la seguridad del tránsito, fundamentalmente en las ciudades caracterizándose por un elemento común en las diferentes realidades de las grandes urbes: el ciudadano salvadoreño, en su rol de conductor o peatón, se decanta por violar todas las normas de tránsito y seguridad vial existentes.

Es de conocimiento general, la cantidad de hechos producidos por colisiones entre vehículos y atropellamientos, no obstante que éstos aumentan cada día y cada vez las pérdidas económicas son mayores, ya que los costos en salud, vidas humanas, reparación y los precios de los vehículos son sumamente altos; el número de personas que pierden la vida o sufren de una tara o discapacidad por el resto de su existencia al haberse visto inmiscuidos en un hecho de tránsito que son cada día más crecientes

Con el afán de ir minimizando el impacto que causan los accidentes de tránsito, se requiere de la suma de voluntades individuales y colectivas de los usuarios de la vía pública, un cambio de conducta y comportamiento en las actitudes de todos y cada uno de quienes compartimos la vía, de las instituciones y funcionarios que tienen a su cargo la seguridad en el uso de las mismas. Se requiere además, de un instrumento normativo idóneo que permita revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos caracterizado al mismo tiempo por su importancia del derecho individual del tránsito, y al mismo tiempo, incorpore su complejidad técnica. Todo esto, debe estar a la base del fenómeno del tráfico de vehículos a motor, que se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana, transformándose en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación. Pero, al efectuarse de forma masiva y simultánea, lleva consigo una serie de problemas que es necesario regular, para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

Las innegables secuelas negativas del tráfico, tienen su máxima expresión en los accidentes de circulación, que representan un alto coste para la sociedad y vienen a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como

corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

En los siguientes apartados, se analizarán cuatro aspectos que se han considerado importantes en el problema de la seguridad vial.

En el primero, se hará referencia a la especial problemática que se genera, a partir de la falta de seguridad en el tránsito tanto para los peatones como para los mismos ocupantes y usuarios de los automotores, las repercusiones humanas y económicas generadas por los accidentes automovilísticos, como también, algunas de las posibles causas que los provocan.

En el segundo, nos referiremos al rol prioritario, aunque no exclusivo que le corresponde al Estado como garante de la seguridad ciudadana, diseñando políticas integrales preventivas de seguridad vial, con el objeto de paliar el problema de la inseguridad en el tráfico.

En tercer lugar, daremos un breve vistazo a lo atinente al deber ser, es decir, lo que normativamente el legislador nacional ha tenido en consideración regular algunos aspectos que tienen que ver con la seguridad vial.

Finalmente, nos referiremos a algunas consideraciones que hacen organismos internacionales sobre la seguridad vial, fundamentalmente, la Organización Panamericana de la Salud, algunas sugerencias y recomendaciones que hace dicho organismo internacional para mejorar las condiciones de la seguridad en el tránsito

## **2. La epidemia por falta de seguridad vial**

Desde la aparición de los automotores en el siglo XIX, y su masiva utilización en los últimos tiempos, es innegable su contribución al mejoramiento de la vida de los seres humanos en sus relaciones sociales, económicas, laborales y personales. La sociedad ha experimentado una notable transformación en los ámbitos físicos, psíquicos, ecológicos, económicos y culturales. Su uso ha estimulado la creación de múltiples infraestructuras, llegando a ser un instrumento indispensable en la forma de vida actual. La actividad automovilística se ha convertido en indiscutible protagonista de la sociedad actual, en la medida que ofrecen ciertamente innumerables ventajas para los usuarios.

No obstante de que la motorización del transporte ha favorecido

enormemente el desarrollo económico y la comunicación en las sociedades, paralelamente ha producido una serie de efectos indeseables: la contaminación ambiental y el deterioro del medio urbano, el ruido, el aumento del consumo energético, interferencias visuales y acústicas, la insatisfacción de los usuarios, el empeoramiento de la habitabilidad de las ciudades, entre otros males, pero lo que es más importante, son los efectos sobre la seguridad, y el aumento de accidentes de tránsito y de sus consecuencias en términos de víctimas, incapacidades, invalideces y de costes sanitarios y económicos en general que, ensombrecidos por sus ventajas pasamos desapercibidos

Datos históricos revelan que, las primeras muertes por accidentes de tránsito ocurrieron en Gran Bretaña y Estados Unidos en los últimos años del siglo XIX. A lo largo de los cien años posteriores, se han venido incrementando continuamente de la cifra de muertos y heridos por accidentes de tránsito, a tal punto que, en la actualidad se le ha considerado una de las "mayores epidemias" de este siglo, situación que se agudiza, en tanto sea más alto el grado de motorización en el tráfico de las vías públicas, y las pocas o nulas medidas de prevención adoptadas, la cultura social y las expectativas de seguridad y bienestar existentes, sumado a la voluntad política de afrontar decididamente este magno problema de seguridad<sup>1</sup>

Pocas veces somos consientes de la terrible tragedia cotidiana que se vive en las calles y vías públicas por la inseguridad en el tránsito vehicular. En este mismo momento, seres humanos están muriendo o sufriendo gravísimas lesiones, víctimas de lo que suele ser un ritmo de vida de constante peligro, al que todos los habitantes en las urbes nos hallamos expuestos.

Sabemos que todos los seres humanos, en diversos momentos de nuestras vidas, debemos enfrentar y afrontar la riesgosa experiencia de conducirse, conducir o ser conducido por la vía pública, forma parte de la convivencia y, del hecho mismo de vivir en sociedad, en el que se debe ser tolerante con las acciones de nuestros semejantes, pero debemos aprender a salvaguardarnos y auto protegernos de los peligros ordinarios que esto conlleva. Sin embargo, no se puede, del mismo modo afirmar que los seres humanos tengamos plena conciencia del drama humano, de lo que realmente

---

1 MONTORO GONZALEZ, Luis; CARBONEL VAYÁ, Enrique J. y otros. Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías, ed. Síntesis, S.A, Madrid, 1995, pp 29 y 30

ocurre en las calles, a su alrededor, ni de las consecuencias que pueden derivar para sí y para los demás. No es incorrecta la afirmación que el costo social de la circulación peatonal-vehicular es uno de los más altos que debe pagar la sociedad y el Estado para su desenvolvimiento, como tampoco lo es, que constituye la tercera causa de mortalidad mundial. Un 70% de la sociedad salvadoreña interactúa y se enfrenta todos los días con un sistema de tránsito muy complejo y peligroso, debido al aumento del parque automotor, el desarrollo exponencial del transporte público y la urbanización desordenada.

Resulta ilustrativo a este respecto, considerar el enorme daño que causan los accidentes viales por falta de seguridad en el uso de las vías públicas. La alta tasa de mortalidad, daños físicos y materiales son tan de enormes proporciones que es exhortativa la comparación de que si se pusieran cruces en todos los lugares en donde hayan ocurrido accidentes graves, las vías públicas se convertirían en inmensos cementerios para testimoniar no el culto a los muertos, sino para dejar evidencias y el recuerdo de la inconsciencia e irresponsabilidad con que actuamos los diferentes actores que hacemos uso de las vías públicas<sup>2</sup>. Los datos estadísticos son reveladores sobre este grave problema. En nuestro país al igual que en otros, “la gente se sigue muriendo por accidentes viales en El Salvador”. Los datos dan cuenta que en el año 2009, desde el uno de enero al 31 de diciembre, se registraron 1,118 fallecidos, de 16,289 accidentes de tránsito que acontecieron. En el año dos mil diez, de enero a diciembre, se han contabilizado 18, 657, con 939 personas fallecidas y 7,035 lesionados, según datos de la Subdirección de Tránsito de la Policía con un promedio de tres muertes por día (desde los últimos 5 años)

Las implicaciones o consecuencias de los accidentes de tránsito son múltiples, las que podemos agrupar en daños individuales y colectivos. Los primeros, son las repercusiones y limitaciones físicas que trae aparejada el menoscabo o disminución en la víctima del accidente de tránsito, que puede ser daños en la persona físicos, morales y económicos en ella misma, o en su entorno o grupo familiar y social. Los segundos, son los costos que esto conlleva al Estado que debe destinar una alta cantidad de recursos económicos en la atención médica, hospitalaria y sanitaria de las víctimas de los accidentes

---

2 Vid. MARTINEZ, Ana Dolores. Los procedimientos sobre accidentes de tránsito. Colección Practica, El Salvador, 1982, p. 1

de tránsito. El Ministerio de Salud Pública, estima que invierte unos \$12 millones anuales en atender a los pacientes víctimas de accidentes de tránsito, teniendo un costo promedio de atención en un hospital de \$662, por cada víctima con lesiones, golpes o fracturas, sin considerar que muchos de ellos requieren operaciones quirúrgicas que pueden costar más de \$25,000, además del costo humano.

La mayor cantidad de accidentes de tránsito, se concentra en la región metropolitana, siendo peatones (63.1%), las víctimas más frecuentes, según la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en su último informe sobre seguridad vial. Según el mencionado organismo, nos ubicamos la quinta posición, después de Guyana, Islas Vírgenes, Belice y Venezuela, y se encuentra por encima de la tasa media de la región de las Américas, que es de 15.8 muertes por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes. Todo esto, es un costo que debemos pagar no solo las familias y los lesionados en los accidentes de tránsito, sino una sobrecarga para los servicios de salud y el alto costo para toda la sociedad.

Desde la perspectiva de la salud pública en el ámbito de la magnitud de los accidentes de tránsito no es exactamente conocida, por la escasez e insuficiencia de los sistemas de información y de los registros existentes. Generalmente, excepto en algunos países, no existen centros específicos de investigación a este respecto. Quedando una gran cuota de hechos de tránsito, que nunca son conocidos, entre los que se pueden señalar, los accidentes leves de usuarios desprotegidos: ciclistas, peatones, personas mayores y niños. Del mismo modo, se requiere de estudios mantenidos sobre la gravedad, consecuencias de las lesiones, incapacidades o invalideces producidas por los accidentes de tráfico, información que permitiría comprender mejor la realidad de los accidentes viales y la importancia de prevenirlos

Esta grave situación que ocurre en el tránsito vehicular es sumamente delicada y en vez de ser atendida como correspondería, se ve estimulada con la indiferencia de los mismos usuarios de las vías públicas (conductores y peatones) que, aunque instintiva y momentáneamente se conmocionan ante hechos de tránsito de grandes envergaduras y con resultados fatales que causan alarma social, pero la habitualidad y reiteración de los mismos o por la cantidad de casos aislados distribuidos a lo largo y ancho del país y del mundo en que ocurren, acaban por aletargar el sentimiento colectivo que no capta la sumatoria del daño humano y material que estos en su conjunto

causan<sup>3</sup>

En suma, las consecuencias de los accidentes de tránsito por la inseguridad en el tráfico, se resumen en daños materiales y pérdidas humanas. Por un lado, la cantidad de muertos y lesionados que se han ido incrementando a nivel nacional ocasionando, entre otras dificultades, la rehabilitación de muchas personas. Además, este problema ha traído el temor de las personas de caminar libremente en las calles de las ciudades y carreteras. Por otro lado, las pérdidas económicas ocasionadas por esos accidentes, ha puesto en crítica la poca importancia que el Estado y los gobiernos le dan a este problema. Daños, que son cuantificables en vehículos, muebles, inmuebles, semovientes, postes del tendido eléctrico y telefonía, etc.

Las causas que influyen directa o indirectamente y que deben ser atendidas, son muchas, pero podemos agruparlas fundamentalmente en dos: sociales y políticas. En lo social, se refiere a lo que la gente común hace para estar involucrada en este fenómeno, así por ejemplo, en el plano de los conductores, conducir distraídos o a excesiva velocidad, en el de los peatones desplazarse por la vía por donde no debe; en general se aprecia a que muestran una clara falta de educación vial, la cual podría costar pérdida de vidas humanas.

En lo político, la escasa capacidad de las instituciones cuyo propósito es aplicar formas eficiente de aminorar la falta de seguridad vial, la policía de tránsito y carreteras para solucionar el problema. Además, la facilidad y blandos requisitos con la que se expiden licencias para conducir automotores, el mal estado de conservación de circulación de pistas y carreteras, falta o deficiente señalización de las vías, entre otros entre aspectos, incrementándose con ello, la inseguridad del ciudadano, que se manifiesta en el uso cotidiano del transporte colectivo, por ejemplo. De ahí que, es válido cuestionar: que hace la policía de tránsito para frenar las constantes infracciones que cometen los conductores temerarios, que pasa con las revisiones técnicas, y aprobación del seguro obligatorio, proyectos que, al parecer, ninguna autoridad quiere hacer realidad. En fin, causas como irresponsabilidades por el lado del ciudadano común, lleva a los accidentes de tránsito, que refleja una falta de

---

3 Vid. GARCIA GILA, José María. Seguridad vial y prevención de riesgos laborales, Edit. Istas, 2ª, edic., Buenos Aires, 2005, pp 1-4.

reforzamiento en educación, ya sea en el conductor como en el peatón.

### 3. El rol del Estado en la seguridad vial

Ante esta cruda realidad que ocurre en el tránsito vehicular, el Estado y las instituciones que tienen legalmente la función y obligación de prevenir y vigilar el uso de las vías públicas, se la pasan elaborando proyectos, contratan caros y sofisticados “expertos internacionales” que se activan ante la presión social únicamente cuando ocurren grandes tragedias, motivados por la publicidad y como forma de disuadir las exigencias colectivas, olvidando que debe contarse con políticas sostenidas a largo plazo para minimizar el impacto de la epidemia que dejan los accidentes de tránsito

Quienes tienen bajo su responsabilidad la función de legislar y ejecutar los proyectos tendientes a procurar minimizar los riesgos y peligros en el tránsito vehicular y peatonal, se olvidan tan pronto como la atención del público se ha desviado. No existen verdaderas políticas integrales, constantes, sustentables y sostenibles en el tiempo, que tengan como fin último mantener un monitoreo constante preventivo y educativo en la conducta de respeto, tanto en los conductores como en los peatones para garantizar la vida y la integridad de los ciudadanos, con políticas de movilidad seguras, equitativas y saludables<sup>4</sup>

Se requiere de una verdadera y eficaz política de prevención vial, que presupone aspectos legislativos preventivos y represivos, programas de educación vial a nivel de escolaridad y de preparación para el futuro conductor y usuario de la vía pública, en el que se debe inculcar el mutuo respeto. Se deben establecer campañas, a través de los medios de comunicación masiva, con miras a que los comportamientos individuales de los usuarios de la vía pública no constituyan una desatención o desprecio ostensible a la misma seguridad propia y a la ajena, realizando violación a todas las normas que regulan el tránsito por las vías públicas<sup>5</sup>

Es importante destacar en este punto que, con el afán de ser

---

4 Vid. TABASSO, Carlos. Fundamentos del Tránsito: jurídicos, técnicos accidente lógicos, Vol. 1, edit., B De F, primera reimpresión, Buenos Aires, 1998, pp. 1- 5.

propositivos y, dado que los organismos públicos con competencia en materia de tráfico y seguridad vial no pueden garantizar un sistema completamente infalible, buena parte de la responsabilidad de la seguridad vial debe recaer sobre los propios usuarios de las carreteras, quienes con sus decisiones introducen al final el auténtico nivel de riesgo.

Es opinión generalmente compartida la de que, mejorar la seguridad sencillamente a través de medidas técnicas, organizativas o policiales, es totalmente insuficiente; la percepción y evaluación de todos los que participan o están involucrados como conductores o peatones en el tráfico, también debe tenerse necesariamente en cuenta de manera prioritaria, siendo en consecuencia, elementos partícipes de la seguridad vial, el vehículo, la vía la supervisión policial, el peatón y, por supuesto el papel clave del conductor

Es también necesario, que esa política de seguridad estatal no se deje de lado el componente represivo, en el que se debe implementar la elaboración de normas especialmente punitivas al tránsito vehicular con una segura vigilancia policial para su cumplimiento de todos por igual; esta se debe caracterizar no solo por incorporar un castigo pecuniario del que cualquiera que pueda pagar sale bien librado y, luego, inmediatamente salir a reiterar la conducta ilícita en el tránsito.

Es inaplazable la necesidad de crear nuevas penalidades acordes a las realidades y necesidades del momento, como podría ser imponer la obligación de rendir un nuevo examen de conducción, asistir coactivamente a cursos de reentrenamiento o a disertaciones a cargo de especialistas, arrestos domiciliarios, y tantas otras modalidades que generen efectos generales e individuales por la violación a las fundamentales normas que regulan el tránsito vehicular.

Todas las actividades y factores que tienen que ver con la seguridad vial deben articularse, coordinarse y planificarse profesionalmente, bajo la perspectiva de que la falta de seguridad en el tráfico es multicausal y, por lo tanto, la solución, debe ser multidisciplinaria e interinstitucional. La administración, los diseñadores de vías y vehículos y los legisladores deben tener unidad de propósitos, la preocupación fundamentalmente de minimizar

---

5 Vid. ARTAL, José Armando. *Accidentología de tránsito*, edit. Nemis, Argentina, 2003, pp. 15 y 16.

el riesgo objetivo, a través de medidas de carácter técnico, encaminadas a favorecer la seguridad vial.

Ahora bien, lamentablemente no siempre coinciden los objetivos de la administración con los del usuario de las vías, pudiendo ser muy diferentes las percepciones de riesgo de unos y otros. De ahí que, lo ideal sería que para mejorar la eficacia de las medidas preventivas, se debe buscar la convergencia de ambas percepciones, siendo necesario incorporar todos los aspectos del proceso de la toma de decisiones del usuario individual en el diseño y elaboración de dichas medidas preventivas, es decir, buscar mecanismos de participación e involucramiento de los diferentes actores de la seguridad vial, entre otros, los conductores para la consecución de una mejor eficacia de las medidas técnicas, considerando que la seguridad vial es un tema que concierne a todos los usuarios de la vía pública, debido a la irresponsabilidad e ignorancia de las personas, principalmente de los conductores en quienes el Estado debe invertir recursos en una adecuada capacitación que se les debe proporcionar para minimizar los riesgos<sup>6</sup>.

#### **4. La conducta y las normas en la seguridad vial**

El Salvador, es uno de los países de más alto índice de muerte y lesionados por accidentes de tránsito. El desconocimiento de la normativa básica que regula el tránsito vehicular es alarmante, un ochenta por ciento de los conductores no las conocen, sumado el otro porcentaje, la falta de voluntad de cumplirlas

Asimismo, es notorio el crecimiento y renovación del parque vehicular en los últimos años, pero no se han adaptado correctamente las conductas de los conductores a las características de sus vehículos. El uso de vehículos que desarrollan mayores velocidades no ha sido acompañado por el aumento proporcional de la implementación de medidas de seguridad necesarias, como el uso del cinturón de seguridad. Al mismo tiempo, debido a la cada vez más complicada situación económica, los vehículos antiguos que

---

6 Vid. FLORES CERVANTES, Cutberto. Los accidentes de tránsito. 9ª ed., Edit. Porrúa, México, 2005, pp. 1 y 2.

continúan en circulación no han registrado un adecuado mantenimiento y se han convertido, en su mayoría, en peligrosos elementos circulantes. La implementación de la verificación técnica vehicular no se ha cumplido, como normativamente esta previsto, aparejado a una drástica reducción del presupuesto estatal para el mejoramiento y mantenimiento de caminos, calles, carreteras y señalización vial, en consecuencia, se han vuelto un peligro para la seguridad en el tránsito.

Para contrarrestar, en parte, esta realidad se han adoptado en el ámbito de la legislación salvadoreña, no obstante lo tardío de la regulación, en esta materia se ha legislado, fundamentalmente por medio de dos cuerpos normativos: Decreto 477, de 19 de octubre de 1995, que contiene la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y, El Decreto Ejecutivo 61 de uno de julio de 1996, que establece el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial.

En ese orden, estos cuerpos normativos especiales, aunque limitadamente, representan un importante avance en esta materia, ya que hasta los referidos años, desde 1946 estuvimos siendo regidos por un Reglamento General de Tránsito, no existiendo ni tan siquiera una ley sustantiva a este respecto, por supuesto que, el citado reglamento no contenía aspectos regulatorios referente a la seguridad vial en las vías terrestres

En general, dentro del objeto de estos cuerpos normativos se encuentra la de regular respecto de la Seguridad Vial, tal como lo disponen los artículos 1 lit.e) y 3 de la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad vial, con relación a la circulación de los vehículos automotores y a la circulación de peatones y semovientes que circulan por las vías terrestres (art.3 de la ley), regulando bajo la perspectiva de una finalidad supuestamente preventiva, tal como lo dispone, el artículo 2 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, visión que a nuestro juicio se pierde, cuando tal fin se pretende alcanzar únicamente por la vía sancionatoria de tipo económico para los conductores, sin el énfasis en la necesidad de los verdaderos procesos educativos de concientización y respeto de los usuarios de la vía pública.

En la ley, deben concurrir no solo aspectos del orden sancionatorio, sino también debe contener otros ingrediente que coadyuven a hacer de las calles lugares más seguros, situación que resulta de la concurrencia de políticas legislativas mas integrales.<sup>7</sup>

Sin embargo, se debe reconocer que nuestro derecho vigente en esta

materia, presenta importantes avances tendientes a incorporar el tema de la seguridad vial. Dispone entre los aspectos de mayor relevancia, regular la necesidad y obligación de que todo automotor debe pasar por una revisión periódica para garantizar su eficaz funcionamiento previendo la ocurrencia de accidentes de tránsito por desperfectos mecánicos. Del mismo modo, dispone que todo vehículo debe estar equipado de los dispositivos de seguridad necesarios (sistema de luces, espejos, cinturón etc): estableciendo los límites máximos y mínimos de velocidad en la conducción de los vehículos, la prioridad de paso de los peatones y las obligaciones de estos respecto del uso de la vía pública, estableciendo además, la necesidad de instalación de programas de educación vial. Todos estos aspectos que a vía de ilustración se citan, tienen que ver con la labor preventiva que el legislador debe establecer, sin embargo de que su aplicación y acatamiento, dista de lo regulado<sup>8</sup>.

La norma jurídica de tránsito, como regla de comportamiento en el uso de la vía pública, debe además, dentro de su contenido material comportar valores de respeto, cortesía, tolerancia y consideración para con el resto de los usuarios de la vía. La base filosófica sobre la que se debe normar, debe tener como fin que los usuarios de la vía pública comprendan que la mejor forma de hacer más seguras las calles, libres de atropellos y colisiones en accidentes viales, es actuado con la debida prudencia y guardando el mutuo respeto para la consecución de una necesaria convivencia entre automotores y peatones, no obstante que, particularmente, para los conductores es mucho más grande la exigencia normativa, debido su posición frente al volante que representa para el peatón una situación ventajosa y de superioridad y, de ahí su mayor empeño en evitar los atropellos a los peatones<sup>9</sup>.

Desde el punto de vista preventivo de los accidentes de tránsito, la norma jurídica debe estar fundamentada sobre un concepto más integral de seguridad vial. Debe establecer un conjunto de estrategias o medidas de

---

7 MONTORO GONZALEZ, Luís; CARBONEL VAYÁ, Enrique J. y otros. Seguridad vial: del factor humano a las nuevas tecnologías, ed. Síntesis, S.A, Madrid, 1995, pp. 29- 47.

8 Al respecto, vid. Artículos 14, 34,61,67,80 y 89 de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de El Salvador.

9 Vid. Artículo 165 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, Decreto Ejecutivo #61, de uno de julio de 1996, publicado en el D.O #121, Tomo 332, del uno de julio de 1992, establece el cuidado que deben tener los conductores al conducir, a fin de evitar atropellos a los peatones o colisiones con otros vehículos.

carácter preventivas en la vía, debiendo comprender aquellas que se relacionan con el vehículo, el entorno y el comportamiento de los usuarios de la vía, es decir, todo aquello que tiene que ver con el estado de los automotores que circulan por las calles, las condiciones físicas de la carretera, pero sobre todo, en relación a las actitudes o comportamientos de los actores que deben coexistir en el uso de las vías, es decir las actitudes individuales de cada persona que pasa por un cambio de actitudes respeto del derecho de los demás en el uso de la vía, el conocimiento o pericia de estos, su estado físico y psicológico y su disposición o aptitud en la conducción de los automotores, y por supuesto, debe incluirse la implementación de la educación vial a los jóvenes en los primeros años de escolaridad, con el objeto de ir creando en la nuevas generaciones unos comportamientos socialmente adaptables a las exigencias y realidades del momento, entre otros aspectos.

## 5. La seguridad vial en las normas internacionales

Para la consecución de estos fines, la Organización Panamericana de la Salud (OPS), En su informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas, del año 2009, no solo ha establecido que la seguridad vial debe ser un tema prioritario en la agenda de los Estados y en sus legislaciones, por ser una de las primeras causas de mortalidad en la región, sino que, a su vez, ha hecho una serie de sugerencias o recomendaciones que se desprenden de esa urgente realidad, haciendo énfasis en las siguientes:

- 1) favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria, y asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial están funcionando;
- 2) promover el cumplimiento y la vigilancia de aplicación de leyes integrales de seguridad vial en la región;
- 3) llamar la atención de los gobiernos y de la sociedad en general sobre la seguridad vial, sus costos económicos, sociales y humanos, y la responsabilidad que tienen los Estados de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos;
- 4) ubicar el tema de la seguridad vial como una prioridad en salud pública, lo cual requeriría que se aseguraran los recursos humanos y financieros necesarios para implementar las acciones intersectoriales en este tema;

- 5) posicionar el tema de la seguridad vial, como una política pública a fortalecer y/o implementarse en los países de la región;
- 6) fortalecer la capacidad de los gobiernos para garantizar e impulsar la movilidad de una forma segura, equitativa, saludable y sustentable.

Para cumplir con estas recomendaciones y propuestas, los órganos competentes del Estado deben diseñar una política de seguridad vial que debe contener al menos cuatro pilares fundamentales, A saber:

- 1) El vehículo. Un vehículo viejo y en mal estado de funcionamiento por falta de mantenimiento adecuado, es un potencial y cercana fuente de riesgo de causar accidentes vehiculares. La autoridad estatal debe garantizar que los vehículos que circulen por las calles y carreteras del país, tengan las condiciones mínimas para su funcionamiento, especialmente en lo relativo a las estructuras esenciales que le dan seguridad, entre los que se cuentan: el sistema de frenos, embrague, dirección, rodado y sistema eléctrico; con ese fin, periódicamente debe implementarse un sistema de revisión que alerte de un posible peligro o riesgo en el automotor;
- 2) La carretera. Para evitar accidentes de tránsito, es importante vigilar constantemente el estado de las carreteras. Es necesario que el estado posea una eficiente ingeniería vial especializada a fin de que se construyan buenas carreteras con criterios estrictamente técnicos y los materiales adecuados, así como también para que esta, permanezca vigilante de la conservación adecuada de las carreteras a fin de evitar emposamientos de agua, promontorios de basura, ripio o cualquier otro material que obstaculice, arboles, ramas de árboles, rótulos distractores de la atención y, por su puesto una buena señalización vial;
- 3) Legislación. La legislación de seguridad vial debe desarrollarse adecuándose a los tiempos y con un carácter más preventivo. Además, y atendiendo a las estadísticas de accidentalidad y a las principales causas de esta, debe darse un rango prioritario a los factores de distracción al conducir vehículos, pues los accidentes, generalmente no ocurren por casualidad, en su mayoría son evitables; y
- 4) comportamiento humano, estadísticas sobre siniestralidad en los accidentes de tránsito, reflejan que del 70% al 90% de los accidentes de tráfico son causados por “errores o fallos humanos”. Las actitudes de la

gente frente al tráfico vehicular deben cambiar, el conductor debe en todo momento extremar las medidas de seguridad para evitar atropellos a los peatones imprudentes o distraídos y, por su lado, los peatones, deben auto protegerse hacer uso de todas las medidas de seguridad a fin de evitar ser atropellado <sup>10</sup>

Indudablemente que, la atención que se presta a los accidentes de tráfico no es la suficiente. No es difícil comprobar que existe una enorme desproporción entre la importancia de los accidentes de tránsito y los recursos destinados a la investigación de sus causas, no obstante la gravedad del problema que afecta a miles de personas. Este abandono, tiene a su base el estereotipo de la connotación de azar e imprevisión del vocablo “accidente”, olvidando que, los accidentes no son acontecimientos fortuitos, impredecibles y dependientes de la suerte; por el contrario, siguen patrones característicos de distribución, según el tiempo, los lugares y los grupos de población<sup>11</sup>.

Del mismo modo, no se ha realizado una profunda labor de concientización en la población, que la seguridad vial forma parte de la seguridad, del bienestar y un alto estándar de vida de los seres humanos, función que no solo le corresponde al Estado, sino también a las agrupaciones de la sociedad civil, medios de comunicación e incluso, debería ser parte de la responsabilidad social empresarial de los fabricantes y distribuidores de vehículos y piezas de repuestos para los mismos.

---

10 Vid. LOZADA MENDEZ, Edgardo. Manual interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, congreso panamericano de carreteras, Washington, 1968.

11 A este respecto, la observación policial ha concluido que, las principales causas de los accidentes de tránsito, tienen a su base la distracción de los conductor, invasión de carril contrario, no guardar la distancia reglamentaria y conducir bajo los efectos de sustancias enajenantes