

**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE CIENCIAS JURIDICAS**



**LA EFICACIA DEL ESTADO DE EL SALVADOR EN LA TUTELA
DEL DERECHO A LA VIDA, EN EL CASO DEL DELITO DE
HOMICIDIO CULPOSO A CAUSA DE LA CONDUCCIÓN
PELIGROSA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO (A) EN CIENCIAS JURIDICAS PRESENTADO POR:**

**FIGUEROA REYES, INGRID LISSETTE
MARTINEZ SIVIRIAN, MARIA ELENA
MONTERROSA MIRANDA, WENDY EDITH**

**DOCENTE ASESOR:
MSC. DIANA DEL CARMEN MERINO DE SORTO**

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, 20 DE FEBRERO 2020

TRIBUNAL CALIFICADOR

LIC. MIGUEL ÁNGEL PAREDEZ BERMÚDEZ
(PRESIDENTE)

LIC. ERIC NAPOLEÓN LÓPEZ ÁGUILA
(SECRETARIO)

MSC. DIANA DEL CARMEN MERINO DE SORTO
(VOCAL)

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

MSC. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO
RECTOR

INGENIERO NELSON BERNABE GRANADOS
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

DR. MANUEL DE JESUS JOYA ABREGO
VICERRECTOR ACADEMICO

MSC. CRISTOBAL HERNAN RIOS BENITEZ
SECRETARIO GENERAL

LIC. RAFAEL HUMBERTO PEÑA MARIN
FISCAL GENERAL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DRA. EVELYN BEATRIZ FARFAN MATA
DECANA

DR. JOSE NICOLAS ASCENSIO HERNANDEZ
VICEDECANO

MSC. JUAN JOSE CASTRO GALDAMEZ
SECRETARIO

LIC. RENE MAURICIO MEJIA MENDEZ
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE CIENCIAS JURIDICAS

DIGNA REYNA CONTRERAS DE CORNEJO
DIRECTORA DEL PROCESO DE GRADUACION

MSC. MARIA MAGDALENA MORALES
**COORDINADORA DE PROCESO DE GRADUACION DE LA ESCUELA DE
CIENCIAS JURIDICAS**

AGRADECIMIENTOS

Doy gracias a Dios, por la vida, por brindarme sabiduría, entendimiento y paciencia para lograr finalizar mis estudios universitarios y obtener el título de Licenciada en Ciencias Jurídicas, todo es posible gracias a él.

Agradezco a mi madre Mérida Reyes, a quien dedico este logro, por ser una buena madre, por su apoyo incondicional y por todo el amor que siempre me ha entregado.

Agradezco a mi padre Enrique Figueroa, por su apoyo, amor y paciencia brindada y por haber confiado en mí siempre gracias por ser el mejor padre.

Agradezco a mis hermanos, por siempre apoyarme en todo momento y ser unos excelentes hermanos.

Agradezco a mi tía Cristina Figueroa, por su apoyo incondicional, sus consejos y regaños que siempre estuvieron presentes.

A mi familia, por el cariño y la confianza depositada, por sus consejos que siempre estuvieron presentes.

A mis compañeras de tesis: por haber tenido la paciencia de llegar hasta el final a pesar de todos los obstáculos enfrentados durante las etapas de este trabajado, con quienes vivimos buenos y malos momentos, pero gracias a nuestro padre celestial llegamos al final.

Ingrid Lisette Figueroa Reyes

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios todopoderoso como ser supremo por regalarme la vida, la salud, la familia, por bendecirme todos los días de mi existencia y por permitirme culminar mis estudios y coronar una carrera como fruto de su amor, de mi esfuerzo y del esfuerzo de quienes me rodean.

A mis padres Rosa Edith Monterrosa Miranda y Miguel Ángel Avelenda Cortez, por enseñarme el significado de la palabra perseverancia, por comprenderme y apoyarme en cada momento de mi vida, por ser ellos quienes con sacrificio me ayudaron a salir adelante; ustedes son mi ejemplo a seguir y a quienes le dedico mis triunfos.

Al amor de mi vida Jorge Alfredo Ramírez Medrano por brindarme toda su confianza, su comprensión y su apoyo incondicional en cada momento de mi carrera, por ayudarme tanto en lo moral como en lo económico, gracias por su paciencia, sus palabras de aliento, que me dieron fuerza para seguir adelante durante toda mi formación; gracias por haberme ayudado a cumplir mis sueños y por estar a mi lado en los momentos buenos y difíciles dándome aliento para enfrentar todas las dificultades que se presentaron.

A mi hijo Christopher Steeven Ramírez Monterrosa por llenar de luz mi vida, por ser mi motor de arranque cada día desde que naciste, no tengo duda que mi mayor logro has sido tú mi amado hijo.

A todos mis hermanos y hermanas, de manera especial a mi hermana Lissette Yamileth Avelenda por su apoyo y colaboración al logro de esta meta trazada, por estar siempre ahí siempre cuando

la he necesitado, porque más que una hermana es mi mejor amiga con la que he compartido mi vida. A mi sobrino Jeremy Emmanuel a quien quiero con todo mi corazón. Y a toda mi familia les agradezco por pertenecer y formar parte de ustedes.

A mis compañeras de tesis Ingrid y Elena por ser la columna vertebral de este trabajo de investigación, gracias por su paciencia, por su comprensión, por su sobreesfuerzo, por su dedicación para que el sueño de los tres se cumpliera; Dios recompensara grandemente su esfuerzo y derramara bendiciones tanto en el ámbito familiar como profesional.

A mi querida amiga María Elena Martínez, por brindarme su amistad sincera por apoyarme y ayudarme siempre; por estar conmigo en los momentos más difíciles, por ser ella con quien he compartido tantos momentos de mi vida y por haber estado en cada etapa de mi formación profesional.

Wendy Edith Monterrosa Miranda.

AGRADECIMIENTOS

DOY GRACIAS A DIOS: por guiarme siempre en el camino del bien y no desampararme nunca cuando más lo he necesitado, por darme fortalezas en momentos difíciles donde he sentido que no podía más, y por la bendición de culminar este pequeño logro sin su amor y divina misericordia hacia mi nada de esto hubiera sido posible, ya que, sin su divino poder, no se mueve ni la hoja más pequeña.

A MI ABUELA TORIBIA SIVIRIAN AREVALO: una mujer a quien admiro mucho por su valentía, gracias a sus consejos y regaños, soy una mujer de bien, por apoyarme siempre a salir adelante y culminar mi carrera universitaria, su amor y cariño es la mejor bendición que DIOS pone día a día en mi vida, ella mi segunda madre, este logro es suyo también, gracias Padre Todopoderoso por ese ángel que pusiste en mi camino

A MI TIO RENE MAURICIO SIVIRIAN: un padre para mí, por cada uno de sus sacrificios en sacarme adelante, por su amor, regaños, cariño incondicional, consejos, apoyo económico, me enseñó siempre a ser una mujer de bien, y ha estado presente en cada momento de mi vida, no me alcanzan las palabras para agradecer todo lo que ha hecho por mí, gracias por todo, Padre Todopoderoso gracias por ese ángel que pusiste en mi camino, Dios me lo bendiga siempre.

A MI PADRES: NELLY ELIZABETH SIVIRIAN GAITA; Y MANUEL DE JESUS MARTINEZ: que aunque ya no están ahora conmigo sé que desde el cielo han guiado mi camino y me han dado fortalezas para salir adelante y sonreír aun en días donde he sentido que no podía más, su espíritu me ha acompañado siempre.

A MIS COMPAÑERAS DE TESIS: INGRID FIGUEROA Y WENDY MIRANDA por su comprensión en cada una de las etapas del trabajo de

investigación, sin lugar a dudas el trabajo en equipo siempre será mejor, gracias por toda su paciencia.

A MI ESTIMADA AMIGA WENDY EDITH MONTERROSA MIRANDA:

gracias por obsequiarme su amistad sincera hemos compartido muchas tristezas y alegrías, me ha animado en momentos difíciles de la vida, su apoyo incondicional, comprensión y paciencia han sido muy importantes para mí, es usted mi mejor amiga y confidente gracias por estar ahí siempre.

María Elena Martínez Sibirían

INDICE

RESUMEN	i
ABREVIATURAS Y SIGLAS	ii
INTRODUCCIÓN.....	iv
CAPITULO I	1
1. INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL PROBLEMA	1
1.1. El contexto del problema de investigación: la problemática de la accidentabilidad de vehículos automotores	2
1.2 Alcances de la investigación	4
1.2.1. Alcances Conceptuales	4
1.2.2. Alcances Temporales	9
1.2.3. Alcances Espaciales	10
1.3 Planteamiento del Problema	11
1.3.1 Aspectos Coyunturales	11
1.3.2 Aspectos Históricos	12
1.3.3 Aspectos Doctrinarios.....	13
1.3.4 Aspectos Jurídicos	13
CAPITULO II	15
2. MARCO DE ANALISIS	15
2.1. Marco Histórico.....	16
2.1.1. Antecedentes Generales sobre el origen y desarrollo histórico de los vehículos automotores	16
2.1.2. Antecedentes Nacionales	19
2.1.3. Antecedentes inmediatos (1992-2014)	22
2.1.4. Antecedentes nacionales sobre el delito de homicidio culposo en El Salvador.....	29
2.2. Marco Coyuntural (Empírico)	30
2.2.1. Manifestaciones de la problemática.....	30
2.2.2. Relaciones Causales.....	34

2.2.3. Relaciones de impacto	38
2.3. Marco Doctrinario	41
2.3.1. Conceptos de homicidio culposo	41
2.3.2. Naturaleza del homicidio culposo	43
2.3.3. El delito de conducción peligrosa de vehículos automotores.....	50
2.3.3.1. Concepto de conducción peligrosa de vehículos automotores.....	50
2.3.3.2. Elementos de la conducción peligrosa de vehículos automotores...51	
2.3.4. Relación del homicidio culposo con la conducción peligrosa de vehículos automotores.....	55
2.3.4.1. Causas generadoras de homicidios culposos a causa de la conducción peligrosa de vehículo de motor.....	56
2.3.5. Las Políticas Públicas Aspectos Generales.....	58
2.3.5.1. Conceptos de las políticas públicas.....	58
2.3.5.2. Relación entre el estado y las políticas públicas.....	59
2.3.5.2.1. Funciones básicas del estado que se materializan en políticas públicas.....	60
2.3.5.3. Fases de la elaboración de políticas públicas.....	60
2.3.5.4. Componentes de las políticas públicas.....	63
2.3.5.4.1. Estrategias.....	63
2.3.5.4.2. Planes.....	63
2.3.5.4.3. Programa.....	63
2.3.5.4.4. Proyecto.....	64
2.3.5.4.5. Acciones.....	64
2.3.5.5. Políticas públicas en materia de tránsito.....	64
2.3.5.5.1. Conceptos de política públicas en materia de tránsito.....	64
2.3.5.5.2. Políticas públicas para el delito de homicidio culposo por conducción peligrosa.....	65
2.3.5.6. Divisiones Policiales encargadas de evitar accidentes de transito...69	

2.3.5.6.1. División Educación Vial.....	68
2.3.5.6.2. División Seguridad Vial	73
2.3.5.6.3. División control vehicular.....	74
2.3.5.6.4. Departamento Motorizado.....	74
2.3.5.6.5. División de investigación de accidentes de tránsito.....	75
2.3.6. Planes Operativos Desarrollados por la Subdirección de Tránsito Terrestre	76
2.3.6.1. Plan Alcoholemia	76
2.3.6.2. Plan Operativo Laser a Ejecutarse a Nivel Nacional	76
2.3.6.3. Plan Particular de la División de Tránsito Terrestre de Ordenamiento y Agilización del Tráfico Vehicular	76
2.3.6.4. Plan Operativo Velocidad Segura, a Ejecutarse a Nivel Nacional.....	77
2.3.6.5. Plan Luciérnaga a Desarrollarse en Vías y Carreteras a Nivel Nacional.....	78
2.3.6.6. Plan de Seguridad Vial a Nivel Nacional	77
2.3.6.7. Plan Operativo Vehículos Piratas a Ejecutarse a Nivel Nacional.....	78
2.3.6.8. Plan para el Control de Vehículos sin Placas, con Placas Extranjeras y Campaña Preventiva en el Control de Polarizado en los Vehículos en el Sistema Vial a Nivel Nacional	78
2.3.6.9. Plan Operativo Vehículos Polarizados a Ejecutarse a Nivel Nacional.....	79
2.4. Marco Jurídico	79
2.4.1. Régimen Constitucional.....	79
2.4.2. Convenios internacionales	80
2.4.2.1. Primera Convención Internacional de 11 de Octubre de 1909.....	82
2.4.2.2. Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles del 11 de octubre de 1911.....	82
2.4.2.3. Convenio de unificación del sistema de señales.....	83

2.4.2.4. Convención sobre la circulación por carretera.....	84
2.4.2.5. Convención sobre la circulación y señalización vial.....	84
2.4.2.6. Los Convenios de Paris.....	86
2.4.2.7. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.....	87
2.4.3. Leyes Secundarias.....	88
2.4.3.1. Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.....	89
2.4.3.2. Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Transito...	90
2.4.3.3 Código Penal.....	91
4.4.3.4 Código Procesal Penal.....	92
2.4.3.5 Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito.....	93
2.4.4. Reglamentos	94
2.4.4.1. Reglamento de la Ley Especial para la Constitución del Fondo Para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito.....	95
2.4.4.2. Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.....	96
2.4.5. Jurisprudencia	96
2.4.5.1. 332-p-13.....	97
2.4.5.2. Corte plena 56-COMP-2009 Conflictos de Competencia en Derecho Penal.....	98
2.4.5.3. 63-Comp-2005.....	99
2.4.6. Derecho Comparado	100
2.4.6.1. En El Salvador	100
2.4.6.2. En Perú.....	101
2.4.6.3. En Chile	102
2.4.6.4. En Argentina	102
CAPITULO III	104
3. LA HIPÓTESIS DE TRABAJO	104
3.1. Presentación de la Hipótesis de Trabajo.....	104

3.1.1. Formulación y explicación de la hipótesis de trabajo	105
3.1.1.1. Formulación de la hipótesis	105
3.1.2. Extremos de prueba de la hipótesis.....	114
3.1.3. Fundamentación de la hipótesis	114
3.1.4. Contextualización de las Hipótesis	119
3.1.4.1. Cuadro Explicativo de la contextualización de las hipótesis de trabajo.....	121
3.2. Operacionalización de la Hipótesis	122
3.2.1. Las Variables e Indicadores	122
3.2.1.1. Variable Independiente (X).....	123
3.2.1.2. Variable Dependiente (Y).....	123
3.2.1.3. Indicadores (X).....	123
3.2.1.4. Indicadores (Y).....	125
3.2.2. Relación entre los Indicadores	124
3.2.3. Preguntas Derivadas	125
CAPITULO IV	132
4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	132
4.1 Presentación y Explicación de los Resultados	132
4.1.1. Resultados de la entrevista realizada a Subcomisionado Osmin Cortez Figueroa jefe del Departamento de Seguridad Vial de La División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial delegado por la Comisionada Verónica Uriarte.....	133
4.1.2. Resultados de Encuestas Realizadas a los Agentes de Tránsito de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, San Salvador, los cuales Fueron Nuestras Unidades de Observación	140
4.2. Interpretación de Resultados	145
4.2.1. En Relación a La Hipótesis	145
4.2.2. En Relación a los Objetivos.....	149
4.2.2.1. Objetivos particulares.....	151

4.2.3. En relación al Bien Jurídico Protegido	152
4.3. Resultados Procesales	153
CAPITULO V	154
5. EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN	154
5.1 Etapas de la investigación.....	155
5.1.1. El Proyecto de Investigación	154
5.1.1.1 Selección del tema de investigación.....	155
5.1.1.2 Encuadre de la investigación.....	156
5.1.1.3 Inventario de antecedentes de la investigación.....	156
5.1.1.4 Delimitación del problema de investigación.....	156
5.1.1.5 Factibilidad de la investigación.....	156
5.1.1.6 Problematización del problema de estudio.....	157
5.1.1.7 Planteamiento del problema.....	157
5.1.1.8 Metodología de investigación.....	157
5.2 Diseño de la investigación.....	157
5.3. La Ejecución de la Investigación	159
5.4. Los Obstáculos enfrentados y los ajustes introducidos en la investigación.....	160
CAPÍTULO VI	162
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	162
6.1 Conclusiones	162
6.1.1 Conclusiones Generales.....	162
6.1.2 Conclusiones Particulares	163
6.2 Recomendaciones	164
6.2.1 Recomendaciones Inmediatas.....	164
6.2.1.1 Jurídicas.....	165
6.2.1.2 No jurídicas.....	166
6.2.2 Recomendaciones Mediatas	166
6.2.2.1 Jurídicas.....	167

6.2.2.2 No jurídicas.....	167
6.3 Consideraciones Finales.....	167
BIBLIOGRAFIA.....	169
ANEXOS	176

RESUMEN

El trabajo de investigación inicia con el desarrollado la parte conceptual, exponiendo las características y elementos distintivos para que se constituya el delito de homicidio culposo por conducción peligrosa de vehículo automotor; asimismo se define que es una política pública en materia de tránsito con el fin de determinar al final de la investigación el grado de eficacia que han tenido durante el transcurso del tiempo las políticas de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador para reducir los índices de homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículos automotores y de esa manera establecer si el Estado de El Salvador está protegiendo el derecho a la vida de los salvadoreños.

De igual forma se hace una reseña histórica de la evolución del homicidio culposo y de la conducción peligrosa de vehículo automotor tanto a nivel mundial como nacional destacando los acontecimientos más relevantes de cada una de las etapas que atravesó el homicidio culposo y la conducción peligrosa para luego hacer un énfasis en cómo se encuentran regulados en la actualidad en nuestro código penal, exponiéndose la estructura típica del homicidio culposo y la relación con la conducción peligrosa de vehículos automotores.

Asimismo, se expone lo que se debe de considerar como Políticas Públicas en materia de tránsito, la relación entre el Estado y las políticas públicas, las fases de elaboración de las Políticas Públicas, así como sus componentes de igual manera establecemos cuales han sido las Políticas Públicas para el delito de homicidio culposo por conducción peligrosa para establecer el grado de eficacia que estas han tenido en el periodo 2014 al 2018.

ABREVIATURAS

Cn. Constitución

Art. Artículo

SIGLAS

CONASEM Consejo Nacional de Emergencias Médicas

CONASEVI Consejo Nacional de Seguridad Vial

FONAT Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito

FOVIAL Fondo Vial

BM Banco Mundial

DE Decreto Ejecutivo

DL Decreto Legislativo

ONU Organización de Naciones Unidas

LEFONAT Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito.

LTTTSV Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

MINSAL Ministerio de Salud y Asistencia Social

OMS Organización Mundial de la Salud

OPS Organización Panamericana de la Salud

PNC Policía Nacional Civil

VMT

Viceministerio de Transporte

RLEFONAT

Reglamento de la Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito

INTRODUCCIÓN

El presente informe final corresponde a la investigación sobre el Tema "La Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida, en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores", requisito indispensable para optar al título de Licenciado en Ciencias Jurídicas de la Universidad de El Salvador.

Con respecto al propósito de nuestro informe según las cifras que se lograron recopilar en nuestro trabajo de investigación. Actualmente mueren alrededor de 1,295 personas por accidentes de tránsito, la conducción peligrosa se ha convertido a nivel mundial en un problema que afecta la economía de los países; El Salvador no es la excepción a dicha problemática, según cifras proporcionadas por el Viceministerio Ministerio de Transporte, en el año 2014, se registraron un total de 23,098 accidentes de tránsito a escala nacional; 9,434 lesionados por la misma causa; y 1,021 fallecidos, que son números muy alarmantes para este país.

Las cifras en el presente año 2018 en cuanto a los primeros 22 días del año se registró un total de 1,166 accidentes de tránsito, y las cifras arrojan un total de 70 personas fallecidas, es decir que si en el 2014 había un total de 87 accidentes de tránsito por mes en el 2018 en tan solo 22 días del año hubo 1,166 accidentes de tránsito son cifras preocupantes para la sociedad, por lo tanto, el propósito de esta investigación es determinar en qué medida las políticas públicas ayudan a disminuir los accidentes de tránsito y si estas

han ayudado al tratamiento del delito de homicidio culposo por conducción peligrosa, a través de las actuaciones estatales tanto de prevención como de represión.

Dentro de las razones que justifican nuestro problema de investigación están las cifras de accidentes de tránsito que año con año se han ido aumentando esto solo refleja que las políticas públicas en materia de tránsito no han sido efectivas para lograr disminuir las cifras de accidentes de tránsito, por lo tanto se intenta analizar si son efectivos los diferentes mecanismos que aplican las instituciones encargada de ejecutar las políticas públicas en materia de tránsito, ya que en los últimos cinco años los accidentes de tránsito han ido aumentando lo cual tiene repercusiones en la sociedad en general en temas tales como economía, salud y ámbito familiar.

La Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida, en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, donde se busca establecer los diferentes mecanismos que aplican las instituciones respectivas para disminuir los accidentes de tránsito, llámese mecanismos a todas aquellas políticas públicas que implementa el estado para bajar la siniestralidad y en qué momento son aplicadas estas políticas públicas y su nivel de efectividad el cual se evidencia en las cifras recopiladas.

Dentro de los objetivos generales de nuestra investigación están determinar la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a

causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores e identificar los distintos factores han incidido en la eficacia de la tutela del derecho a la vida, respectivamente como ya se ha dicho antes examinar si las políticas públicas implementadas por las instituciones encargadas de dicha problemática son eficaces para disminuir los altos índices de accidentes de tránsito e identificar si hay factores que han incidido en que las políticas públicas no sean efectivas.

Con respecto a las hipótesis formuladas consistió en comprobar o verificar por medio de las técnicas de investigación de campo y documental, este capítulo permite obtener una valoración próxima sobre la eficacia y la medición de los logros alcanzados a través de estas en relación con la legislación nacional y las diferentes Instituciones del Estado Salvadoreño y así transmitir una explicación e interpretación de los mismos en relación a las hipótesis de trabajo, los objetivos y el bien jurídico tutelado.

La metodología utilizada en nuestro trabajo de investigación, nuestra investigación adopto como perspectiva metodológica la concepción mixta, porque convino fuentes formales con reales. Esto quiere decir que la información tiene como fundamento lo documental, porque se trata de investigar a través de la ley, doctrina y jurisprudencia "La Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores" y como reales tienen como base la aplicación de la observación, encuestas y entrevista a las diferentes instituciones y unidades de análisis.

El método que utilizamos en nuestra investigación fue el método Explicativo siendo la Técnica de investigación de Campo-Documental, utilizando como instrumento la Doctrina tales como Libros, Revistas, Sitios Web y Normativa Jurídica nacional e internacional, entrevistas, encuestas y estudios realizados por instituciones de Transito y Seguridad Vial específicamente en materia del control de seguridad vial y Transito.

Nuestro marco de análisis se divide en cuatro fases las cuales se nombran a continuación:

Marco Histórico: permitirá realizar una reseña histórica en cuanto al tema de la eficacia de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa, partiendo desde sus inicios, avances, progresos, y cambios hasta llegar a lo que se conoce en la actualidad.

Marco Coyuntural: aquí se establecerá el conjunto de información, datos sobre las manifestaciones pasadas y actuales que han surgido por las distintas causas que han originado el problema de investigación.

Marco Doctrinario: constituye gran importancia ya que a través del mismo se logrará proyectar el diseño del trabajo de investigación, porque es necesario establecer en cualquier tipo de investigación la teoría que servirá de fundamento y sustento en el desarrollo de esta, encaminada a dar respuesta a una verdadera situación problemática que agobia a la sociedad y como punto de partida para realizarla a su vez da pie para sentar las bases de los

subsiguientes capítulos, permitiendo una explicación en cuanto a las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa.

Marco Jurídico: el presente capítulo constituye un punto fundamental en el desarrollo de la investigación; ya que versa en el análisis jurídico político de los instrumentos jurídicos adoptados y creados por el Estado Salvadoreño, para el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa.

CAPITULO I

1. INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL PROBLEMA

El presente capitulo tiene como propósito fundamental abordar el contexto del problema de investigación la problemática de la accidenta validad de vehículos automotores, estableceremos los alcances de la investigación, los cuales están divididos en conceptuales, temporales y espaciales.

En los Alcances Conceptuales daremos una definición de los siguientes conceptos: eficacia, Estado, tutela, derecho a la vida, Homicidio Culposo, Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, accidente de tránsito, vehículo automotor.

Dentro de los alcances temporales presentaremos los antecedentes inmediatos y los antecedentes mediatos de la problemática. Y dentro de los alcances espaciales estableceremos los aspectos coyunturales, históricos, doctrinarios y jurídicos.

Se busca establecer cuáles son las causas principales que generan mayor cantidad de accidentes de tránsito, comparar periodos presidenciales en los cuales hubo más accidentabilidad vial.

Se pretende especificar si fueron empleadas más políticas públicas para su reducción, como ha ido evolucionando la carga vehicular y esto ha generado por ende mayor cantidad de accidentes de tránsito, verificando la doctrina y demás aspectos jurídicos del tema.

1.1. El contexto del problema de investigación: la problemática de la accidentabilidad de vehículos automotores

La constante irresponsabilidad de los conductores se ha convertido, a nivel estadístico en una situación preocupante¹, los accidentes de tránsito se presentan como uno de los principales problemas en las vías públicas a nivel mundial, pues provocan más de 1,2 millones de personas fallecidas y entre 20 a 50 millones de lesionados².

En nuestro país ha sido descuidado tanto por los legisladores, como por las autoridades encargadas de la aplicación de las normativas que tratan sobre su regulación. Sólo a nivel de registro, según variados informes del Viceministerio de Transporte según la Dirección General de Transito el porcentaje de accidentabilidad a nivel nacional; en el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017 existieron 21,583 accidentes de tránsito, resultando de esos accidentes 1,295 fallecidos y 9,462 lesionados.

Entre las seis principales causas que provocan accidentes de tránsito según informes del Viceministerio de Transito se encuentran la distracción del conductor siendo esta la principal causa de accidentes de tránsito en El Salvador, entre las otras cuatro están invadir carril, no respetar las señales de prioridad, no guardar la distancia reglamentada, velocidad inadecuada y por conducir en estado de ebriedad.

¹ Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esuelas impuestas”; http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf; sitio visitado el 16 de abril de 2018

² Organización Mundial de la Salud, «Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, Apoyo al Decenio de Acción, Resumen» (Organización Mundial de la Salud).

A nivel administrativo se reportan según la Dirección General de Transito durante el mismo periodo, 172,708 esquelas leves; 75,313 esquelas graves, 126,980 esquelas muy graves, haciendo un total de 375,001 esquelas impuestas solo en el año 2017. Todo lo anterior nos conduce a una premisa fundamental: el problema del control de accidentes de tránsito y su impacto en la sociedad.

Ahora bien, es sabido que dentro de la actividad que desarrolla el Estado para satisfacer exigencias, bienes o necesidades públicas, nace la figura de las políticas públicas, las cuales pueden definirse preliminarmente como la “intervención del Estado en un determinado tema sobre el cual haya una idea de que las cosas no marchan como sería deseable...”³ así, las consecuencias generadas de los accidentes de tránsito ponen de manifiesto la necesidad de políticas públicas que permitan modificar el contexto en un sentido más favorable a la población.

En El salvador, la Constitución, de manera clara y precisa establece en el artículo 2, sección primera; Derechos Individuales “toda persona tiene derecho a la vida, a la integridad física y a la moral, a la libertad, a la seguridad jurídica... y a ser protegida en la conservación de los mismos”, por lo anterior el Estado tiene dentro de sus potestades la de crear políticas que disminuyan la conducción peligrosa, así como, los ciudadanos obligados a custodiar que se cumplan estas políticas, no distrayéndose al conducir, no irrespetando las señales de tránsito, no invadiendo

³ Mauricio, Olavarría Gambi, “*Conceptos Básicos en el Análisis de Políticas Públicas*”. (Departamento de Gobierno y Gestión Pública del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2007), 10-11.

carriles, entre otros; para aminorar los índices de homicidio culposo por conducción peligrosa.

Siendo esto lo más complejo dentro de la problemática de los accidentes de tránsito, dado que a pesar de existir una Ley de tránsito y transporte terrestre y su Reglamento, Ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito y su reglamento al igual que su regulación en el Código Penal como una respuesta a la problemática, siendo por ello materia de estudio la utilización de mecanismo para la creación de Políticas Públicas y poder determinar o no su eficaz aplicación y cumplimiento.

1.2 Alcances de la investigación

1.2.1. Alcances conceptuales

En los alcances conceptuales es importante definir cada concepto principal que utilizaremos en la Formulación del Problema de Investigación la definición de estos conceptos fue tomada de la ley, jurisprudencia y doctrina:

Eficacia: La palabra “eficacia” viene del Latín *efficere* que, a su vez, es derivado de *facere*, que significa “hacer o lograr”. El diccionario de la lengua española de la real academia española señala que “eficacia” significa “virtud, actividad, fuerza y poder para obrar”. María Moliner interpreta esa definición y sugiere que “eficacia” “se aplica a las cosas o personas que pueden producir el efecto o prestar el servicio a que están destinadas”. Algo es eficaz si logra o

hace lo que debía hacer⁴. Los parámetros para determinar la eficacia de las políticas públicas serán las siguientes: muy eficaz, bastante eficaz, eficaz, poco eficaz y nada eficaz.

Muy eficaz: si el Estado tutela el cumplimiento de las leyes, reglamentos, políticas y programas encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Bastante eficaz: si el Estado solo tutela el cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Aceptablemente Eficaz: si el Estado solo tutela las leyes o reglamentos derivados de una política pública encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Poco eficaz: si el Estado solo tutela el cumplimiento de las leyes encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Nada eficaz: si el Estado no tutela el cumplimiento de ninguno de los parámetros establecidos.

Estado: se entenderá por Estado salvadoreño, la forma de poder público, abstracto e impersonal, separado tanto del gobernante como de los gobernados, que constituye una entidad dotada de personalidad jurídica, formada por un pueblo establecido en un territorio delimitado bajo la autoridad de un gobierno que ejerce la

⁴ Karen Mokate *Eficacia, Eficiencia, Equidad y Sostenibilidad: ¿qué queremos decir?*(Junio, 1999)2

soberanía. El Estado, tiene la obligación de tutelar los derechos que constitucionalmente corresponden a todos sus habitantes; y entre ellos está el derecho a la vida, el cual es un derecho humano de primera generación. Max Weber define Estado como "asociación de dominación con carácter institucional que ha tratado, con éxito, de monopolizar dentro de un territorio la violencia física legítima como medio de dominación y que, con este fin, ha reunido todos los medios materiales en manos de sus dirigentes y ha expropiado a todos los seres humanos que antes disponían de ellos por derecho propio, sustituyéndolos con sus propias jerarquías supremas".⁵

Tutela: La tutela es un mecanismo mediante el cual se protegen los derechos de los individuos (ciudadanos) como sujetos de derechos; la cual plantea obligaciones para el Estado. Es un mecanismo que tiene por objeto la protección de los derechos constitucionales fundamentales, aún aquellos que no se encuentren consagrados en la constitución, cuando estos resulten vulnerados o amenazados por la acción o la omisión de cualquier autoridad pública.

Derecho a la vida: que "es el derecho que se reconoce a cualquier persona por el simple hecho de estar viva, y que le protege de la privación u otras formas graves de atentado contra su vida por parte de otras personas o instituciones, sean estas gubernamentales o no". Desde el punto de vista jurídico, se trata de un derecho fundamental; el primero de todos, al considerar al titular como generador de cualquier otro derecho posible. Es el derecho fundamental que protege las condiciones que sirven de soporte y

⁵ Max Weber, "*La política*", en su libro *El político y el científico*, trad. F. Rubio Llorente, Madrid, Alianza, 5ª ed., 1979, p. 92

posibilitan la existencia de los demás derechos integrantes de la esfera del hombre, y se halla garantizada por nuestro ordenamiento jurídico positivo desde la Norma Suprema, reconocimiento que engendra para el Estado el deber de respetar las vidas humanas y el deber de protegerlas frente a los ataques procedentes de otros particulares.⁶ La Constitución de la República de El Salvador, reconoce que: “la persona humana tiene derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la libertad, a la seguridad, al trabajo, a la propiedad y posesión, y a ser protegida en la conservación y defensa de los mismos.”⁷

Homicidio Culposo: consiste en causar la muerte, un ser humano a otro, obrando con culpa, o sea, sin intención o dolo, pero con negligencia; cuando se conoce el posible resultado muerte y sin embargo se cree poder evitarlo, pero falla y ésta se produce. También se presenta cuando definitivamente se ignora dicho resultado, pero de igual forma se mata. La punibilidad en este caso surge amparada por el deber que toda persona tiene de abstenerse de causar daño a otra, y las acciones carentes de intención y omisiones que conlleven a la muerte, serán susceptibles de juzgarse conforme a las leyes penales.⁸

Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores: constituye conducción peligrosa, el disputarla vía entre vehículos o realizar

⁶ STC 312-2001 Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y cinco minutos del día cinco de marzo de dos mil dos.

⁷ Constitución de la República de El Salvador, D. L. No. 234, Tomo No. 281 del 16 de diciembre de 1983, art. 2., p.1

⁸ Wilfredo Roberto Blanco Romero, Ligia Elena Ortiz Mendoza, y otros, *Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del Municipio de San Salvador del año 2007 al año 2008* P.15

competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas. Cuando a consecuencia de la conducción peligrosa de vehículo de motor, se causare homicidio culposo o lesiones culposas, la pena de tales delitos se incrementará hasta en una tercera parte del máximo señalado. La pena será de tres a cinco años de prisión, cuando se trate de la conducción peligrosa de vehículo de motor del transporte público de pasajeros o de carga. También procederá la pena de privación de derecho de conducir, o de obtención de la licencia respectiva por el mismo término de la prisión.⁹

Accidente de Tránsito: es el suceso imprevisto producido por la circulación de uno o varios vehículos en las distintas vías y carreteras del país, que ocasiona la muerte o lesiones en una persona. Los accidentes de tránsito son el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema "usuario-vehículo-vía" del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.¹⁰

Vehículo Automotor: vehículo de transporte terrestre de combustión interna propia, sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles.¹¹

9 Código Penal, D.L. No. 745 de fecha 05 de noviembre de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 222, Tomo 381 de fecha 25 de noviembre de 2008. Art. 147-E inc. Segundo.

10 *Ibíd* pág. 16

11 Reglamento de la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito, Decreto No.70 del 17 de abril de dos mil trece, publicado en el Diario Oficial No.70 del 18 de abril de dos mil trece. Art. 6 p.

1.2.2. Alcances temporales

Tiempo presente de la investigación: 2014-2018: Se tomó en cuenta este periodo porque es cuando se da en El Salvador un cambio de gobierno, por lo tanto queremos verificar si hay algún cambio significativo en cuanto a la disminución de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el municipio de San Salvador; si las políticas públicas que el órgano ejecutivo ha implementado han sido eficaces, es decir si han disminuido las cifras de fallecidos a causa de accidentes de tránsito o si bien por el contrario estas se han visto incrementadas.

Antecedentes inmediatos: 1992-2014: se estableció este periodo para los antecedentes inmediatos porque es necesario estudiar y analizar si las tasas de homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículos automotores han incrementado, han disminuido o si se han mantenido hasta la época, si en estos periodos presidenciales se le ha tomado la importancia debida al tema, y si se han implementado nuevas políticas públicas para minimizar un problema tan evidente hasta este día.

Antecedentes mediatos: 1900-1991: Constituye el periodo histórico que servirá para poder comparar el comportamiento en cuanto a las cifras de accidentes de tránsito, a partir de la firma de los acuerdos de paz, para verificar si se han dado avances retrocesos o estancamientos, se tomaron en cuenta estos años porque es necesario verificar si se han realizado reformas en cuanto al código penal en dicho periodo de tiempo en específico al tipo penal de

conducción peligrosa de vehículo de motor que tenemos en el código penal vigente, verificar a modo de comparación si se hicieron o no reformas significativas en cuanto a este tema y si las mismas han incidido de alguna manera en la disminución de homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículo de motor.

1.2.3. Alcances espaciales

La investigación estará comprendida en el área geográfica del departamento de San Salvador con una extensión territorial de 1282. km, limita al Norte con Chalatenango al este con Cuscatlán y al oeste con la Libertad, con una población de 1,775,404 habitantes.

Deben ser definidos los sujetos de estudio; es decir el universo de que se trata la investigación y sobre lo cual recaerá la misma, la muestra¹² y los esquemas de selección.

En armonía con lo anterior, es que se determina el carácter relevante de la presente investigación y la manera que la misma se desarrollara, la cual permite remitirse a textos de muestreo y en algunos casos la realización de consultas mediante entrevistas a especialistas en la materia, y se tomó como unidades de observación y análisis Funcionario Público de la Policía de Tránsito Terrestre, especialistas en la materia que participaron en la

¹² Salvador, Iglesias. *Métodos y Técnicas de Investigación*, (1da. Edición, México) pág. 79

ejecución de las políticas públicas, Agentes de la Policía de Tránsito Terrestre y Conductores de Vehículos Automotores.

1.3 Planteamiento del problema

Para investigar el problema formulado, es necesario estudiar aspectos coyunturales, históricos, doctrinarios y jurídicos como los siguientes:

1.3.1 Aspectos coyunturales

Con respecto a la Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida, en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, se estudiará en el periodo 2014-2018.

En lo que respecta, el estudio será dirigido a la Dirección de Tránsito Terrestre, El Viceministerio de Transporte Terrestre, El Ministerio de Obras Públicas, y conductores; se buscará determinar la posición del estado en la creación de las políticas públicas para disminuir los índices de homicidio culposo, por lo tanto, es importante conocer el grado de efectividad de los mecanismos actuales de control que ejercen las instituciones públicas para el tratamiento de homicidio culposo por conducción peligrosa y así detallar cuales son las medidas que en cada periodo vacacional, emplean las diferentes instituciones para minimizar la conducción peligrosa de vehículo automotor, por lo que, buscamos estudiar las causas que originan el problema del homicidio culposo ocasionado

por la conducción peligrosa; de esta manera conocer el grado de eficacia que han tenido las políticas públicas en el periodo objeto de investigación.

1.3.2 Aspectos históricos

En los aspectos históricos se tomó en cuenta los siguientes periodos:

Periodo mediato 1900 -1991: Periodo histórico que servirá para poder comparar el comportamiento en cuanto a las cifras de accidentes de tránsito, para verificar si se han dado avances retrocesos o estancamientos, se tomaron en cuenta estos años porque es necesario saber si se han realizado reformas en cuanto al código penal en dicho periodo de tiempo en específico al tipo penal de conducción peligrosa de vehículo de motor que tenemos en el código penal vigente, verificar a modo de comparación si se hicieron o no reformas significativas en cuanto a este tema y si las mismas han incidido de alguna manera en la disminución de homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículo de motor.

Periodo inmediato 1992-2014: Se estableció este periodo para los antecedentes inmediatos porque es necesario estudiar y analizar si las tasas de homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículos automotores a raíz de la firma de los acuerdos de paz, han incrementado se han disminuido o se han mantenido hasta la época, si en estos periodos presidenciales se le ha tomado la importancia debida a tema, y si se han implementado nuevas políticas públicas para minimizar un problema tan evidente hasta

este día. Periodos que nos servirán para establecer la evolución histórica de la conducción peligrosa de vehículo de motor en El Salvador; al igual que para describir la evolución histórica de las instituciones que participan en la implementación de políticas públicas para la concientización de la conducción peligrosa y de esa manera especificar las principales manifestaciones que ha tenido a lo largo de la historia, la problemática de homicidio culposo por conducción peligrosa de vehículo de motor.

1.3.3 Aspectos doctrinarios

En los aspectos doctrinales se estudiara los conceptos de accidentes de tránsito, vehículo automotor, conducción peligrosa, políticas públicas, prevención, eficacia, homicidio culposo y se indagara sobre los aspectos generales que toma en cuenta el legislador al crear el tipo penal de conducción peligrosa de vehículo automotor y la relevancia en relación al homicidio culposo; también conoceremos cuáles son las primeras instituciones que crean políticas públicas para la concientización de la conducción peligrosa en relación al homicidio culposo y si estas son eficaces de esa manera Interpretar las diferentes manifestaciones que ha tenido que a lo largo de la historia, la problemática de homicidio culposo por conducción peligrosa de vehículo de motor.

1.3.4 Aspectos jurídicos

Se examinó la base constitucional en el cual se verifico que derechos fundamentales se ven violentados con la conducción peligrosa de vehículo de motor, la normativa secundaria

específicamente el código penal con respecto a los tipos penales relevantes al tema, algunos principios que se pueden ver afectados, la ley de atención a las víctimas de accidentes de tránsito que proporciona todo un procedimiento en atención a exoneraciones al conductor de vehículo automotor que permanece en el lugar del evento donde hay víctimas lesionadas o fallecidas y beneficios por supuesto para las víctimas, la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, ley de transporte terrestre y seguridad vial y el reglamento de transporte y seguridad vial y demás jurisprudencia relevante al tema, así como también la doctrina referente al homicidio culposo por conducción peligrosa de vehículo de motor.

CAPITULO II

2. MARCO DE ANALISIS

El propósito de este capítulo es desarrollar el marco de análisis del problema de investigación la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores.

Estableciendo el marco histórico, el cual está dividido en antecedentes mediatos e inmediatos; marco coyuntural que contiene la situación actual del problema de investigación.

Se desarrollará lo correspondiente al marco doctrinario donde se encuentra la evolución del problema de investigación, doctrinas y elementos importantes del problema investigado y finalmente el marco jurídico el cual contiene legislación nacional e internacional de la conducción peligrosa.

Lo indispensable del capítulo es establecer en el marco de análisis, el origen y desarrollo de los vehículos automotores a lo largo de la historia.

Las causas más frecuentes que generan accidentes de tránsito, todos los factores de impacto que influyen sobre el tema, naturaleza y conceptos de conducción peligrosa de vehículos automotores, fases de elaboración de las políticas públicas, las

políticas públicas que implementa el estado hasta este momento, y el estudio de las leyes afines al tema.

2.1. Marco histórico

2.1.1. Antecedentes generales sobre el origen y desarrollo histórico de los vehículos automotores

La historia del automóvil se encuentra estrechamente relacionada con la difusión de la máquina de vapor y las tentativas de algunos por adaptar este nuevo descubrimiento a un medio de transporte, tal como intentó hacerlo Nicolas Cugnot en 1769, quien construyó un automotor de tres ruedas, impulsado por vapor que proveía una marmita adaptada a la parte delantera. Esta rudimentaria máquina alcanzó velocidades de hasta 14,5 km/h, pero era prácticamente imposible de conducir. Muchos fueron los intentos por crear un automotor funcional a base de vapor, sin embargo, sólo hasta la aparición del motor de combustión interna esto se hizo posible. El primero en adaptar esta energía de propulsión a un carro fue el ingeniero francés Étienne Lenoir, quien patentó en 1860 un motor que funcionaba haciendo arder gas dentro de un cilindro y que probó con éxito en un vehículo capaz de recorrer los bosques de Vicennes.¹³

La evolución del automóvil a través del tiempo: el concepto moderno de automóvil. La historia del automóvil está marcada por la evolución del carruaje autopulsado al concepto de vehículo

¹³ <https://historia-biografia.com/historia-del-automovill>

como se entiende en la actualidad, que tuvo lugar entre los años 1885 y 1887, periodo en el que Karl Benz y Gottlieb Daimler vendieron sus primeros automóviles, los cuales ofrecían un rendimiento aceptable. En un principio, Karl Benz tenía la intención de producir automóviles, mientras que Daimler únicamente se centró en vender motores, con el propósito de financiar posteriores creaciones. El auto de Benz era superior en conjunto, consolidándose rápidamente como productor, lo que le permitió vender con éxito su modelo de tres ruedas, dando origen a la industria del automóvil. Por otro lado, el modelo del artefacto de Daimler no era tan acertado, aunque contaba con un eficiente motor que revolucionó la naciente industria automotriz. Evolución del automóvil: la expansión de la industria automotriz. En épocas anteriores, las leyes británicas paralizaron el avance de la industria automotriz, pero a partir de 1901 rectificaron al evitar que el British Motor Syndicate se adueñara de los derechos exclusivos de la fabricación de los motores Daimler. Al mismo tiempo, Benz se convertía en el principal fabricante de automóviles de Europa, fabricando 2500 unidades en el año 1900. En el año 1890, el estadounidense Henry Ford decidió embarcarse en el negocio de los automóviles. Su primer obstáculo fue la patente que obtuvo Baldwin Selden en el año 1895, que se apoderó de los derechos de la aplicación del motor de combustión interna a los vehículos.

En 1899, la marca estadounidense Olds lanzó al mercado 400 automóviles en 6 meses, convirtiéndose en el primer fabricante de Estados Unidos. A finales del siglo XIX, la Electric Vehicle Company adquirió la patente de los motores de combustión interna y concedió la licencia a otros fabricantes nacionales, pero Ford se

opuso a ello y entró en un litigio judicial en 1903. Años más tarde, en 1911, Henry Ford ganó el proceso judicial. Hasta entonces, se habían vendido unos 60 0000 automóviles en Estados Unidos, pero la mayoría funcionaban a vapor o eran eléctricos.

La evolución del automóvil a partir del siglo XX: Francia, vivió un notable impulso en la industria del automóvil, ni siquiera pudo ser batida por los británicos, que crecieron hasta un 200 % durante el año 1913. Alemania, por su parte, ocupaba el tercer lugar en cuanto a producción. La economía de los Estados Unidos se encontraba en un periodo de crecimiento, situación que permitió el progreso dinámico de la industria. Los métodos de producción masiva empleados resultaron muy eficientes, superando en volumen a Europa. La evolución tecnológica del automóvil se hacía cada vez más palpable. En esta época, los automóviles fueron más valorados por la población gracias a las innovaciones en cuanto a confort y estética. Tras la Primera Guerra Mundial, las firmas de automóviles siguieron una línea de producción más eficiente y barata. Tanto William Morris, en el Reino Unido, como Henry Ford, en los Estados Unidos, produjeron modelos exitosos.

En primer lugar, surgieron los cinturones de seguridad automáticos y, posteriormente, los airbags. Ya en los años 90, debido al desarrollo tecnológico, los vehículos comenzaron a incorporar importantes innovaciones en materia de seguridad activa, como el ABS y el ESP. Asimismo, la electrónica cada vez juega un papel más importante en los automóviles. En la actualidad, ya existen modelos que detienen o reducen la marcha en caso de peligro de colisión, que tienen la capacidad de aparcar solos o que incorporan

sistemas de iluminación basados en luces infrarrojas, entre otros múltiples y sorprendentes avances.¹⁴

2.1.2. Antecedentes nacionales

Antecedentes mediatos (1900-1991). Comportamientos Históricos de los vehículos automotores en El Salvador: La Historia del Automovilismo en El Salvador a Medios del Siglo XIX, el cultivo y la exportación del café significó que la cultura del mundo exterior se hiciera presente en la sociedad salvadoreña como nunca antes; durante los años de dominación española, el contacto con el mundo exterior se manifestaba en alguno que otro producto que se recibía de Europa. La Sociedad colonial, vivió muy separada, muy distante de los cambios que se estaban operando en el viejo mundo, por lo cual los grandes descubrimientos científicos no se conocieron en su momento, los adelantos en la medicina no se aprovecharon plenamente y las nuevas doctrinas políticas llegaban si acaso paulatinamente y a escondidas de las autoridades Españolas, sin exagerar demasiado, El Salvador aún después de la independencia era como una de esas tierras de novela, perdidos del resto del mundo. Pero el cultivo del café altero todo eso al integrar al país a las principales corrientes culturales del mundo occidental.

Durante esa época Europa y Norte América iniciaban su despegue acelerado hacia la industrialización, su producción elaborada en grandes fábricas y transportadas por ferrocarriles y barcos de vapor

¹⁴ Evolucion del Automovil, disponible en:<http://www.autoscout24.es/tematicas/especial/historia-del-automovil/evolucion-del-automovil/>.

comenzaron a introducirse en todas partes del mundo, ante los ojos de los habitantes de El Salvador, el poderío y la riqueza desplegados por los países industrializados era sinónimo de progreso. El progreso también significaba utilizar medios modernos de transporte, como el ferrocarril para transportar carga y pasajeros y no seguir dependiendo de carretas y carruajes que supuestamente eran lentos y “anacrónicos”.

La cultura que más impactó en la República de El Salvador hacia fines del siglo XIX y comienzo de XX, fue la Europea. La modernización de la infraestructura de transporte que comenzó con los ferrocarriles se pudo apreciar en las principales ciudades de San Salvador y Santa Ana.

Las carretas y carruajes que llevaban a las personas, fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y luego por tranvías eléctricas; en la década de 1920 fueron asfaltadas las principales calles de San Salvador, se buscaba trasplantar las formas de urbanismo Europeo, asimismo, la preocupación por la mejoría de las calles obedecía a la llegada del automóvil en el año de 1915 y pocos años más tarde del camión y del autobús.

Después de los siglos de utilizar carretas y carruajes tirados por bestias, un vehículo que se movía por sus propios medios y a gran velocidad era una absoluta novedad que muy pocos por supuesto podían poseer. Por cierto, el automóvil otorgaba a su dueño una libertad y un poder del que solamente los ricos disfrutaban. En torno al automóvil se formó toda una gama de personas que debían

mantener la creciente existencia vehicular, entre técnicos y empleados.¹⁵

Transporte Colectivo: La primera forma de transporte organizado en el país fue la Diligencia que llegó a mediados del siglo XIX. El 28 de junio de 1865 se fundó la primera compañía de transporte con el nombre de su dueño Pedro Manzano, con rutas entre San Salvador, Santa Tecla y el puerto de La Libertad. Después Los carruajes tirados por caballos viajaban desde los puertos de Acajutla, La Libertad y La Unión a San Salvador. Con el paso de los años y el avance de la tecnología, aquel transporte fue desapareciendo y se sustituyó por los tranvías en la zona metropolitana y trenes entre los departamentos. En la capital, los tranvías tirados por mulas se encargaban de transportar carga y pasajeros desde los municipios aledaños al centro de San Salvador.

En el año 1915 comenzó aparecer las carreteras y el ferrocarril, 1917 la municipalidad salvadoreña licitó y contrató la primera etapa de Pavimentación con asfalto y hormigón, alcantarillado y suministro de agua potable. Para el año 1926 se había pavimentado el Barrio San Jacinto, Santa Lucía y el Calvario, en 1927 se conocieron empresas de transporte terrestre como: ANSAR, SITUANZA, Nacional y Santa Fe, las cuales estaban bajo el control de la Policía Nacional.

En el Año de 1928 se crea la División de Transporte en la entonces jefatura de tránsito, dependencia de la Policía Nacional,

¹⁵ *Historia de El Salvador*, año 1994

autorizando a esa fecha más rutas de “Camionetas” nombre que se le daba a las unidades de transporte público en esa época.

Comportamiento histórico de los accidentes de tránsito: El problema más grave fue el nacimiento de los accidentes de tránsito, cuando los jinetes abusaban de la velocidad que alcanzaban las mulas en las rectas o pendientes y terminaban descarrilando el tranvía. Esto ocasionaba que las opiniones de la gente sobre los jinetes no se alejaran mucho a la de los motoristas de hoy. Para conocer lo referente a los accidentes de tránsito es necesario tomar en cuenta los antecedentes del tema que nos lleva conocer más de los homicidios provocados por dichos vehículos, y lo referente a la seguridad que se debe mantener al momento de conducir. De manera de situar en el contexto de la seguridad de tránsito. Es por esto, que a continuación se presentan algunos hitos en la seguridad de tránsito y más en específico, de los vehículos.

2.1.3. Antecedentes inmediatos (1992-2014)

Comportamiento histórico de los accidentes de tránsito desde los acuerdos de paz hasta el año 2014: Con la firma de los Acuerdos de Paz permitieron la creación del Viceministerio de Transporte adscrito al Ministerio de Obras Públicas, primer institución creada para normar y regular todas las actividades necesarias del sector transporte, lo cual dio como resultado un gran avance dentro de la historia nacional con respecto a algunas instituciones que se relacionan directamente con el tema de los accidentes de tránsito ya que son los encargados de reglar muchas de las situaciones de

carreteras y normativa vial así como crear condiciones en carretera para evitar de cierta manera los accidentes de tránsito

Historia jurídica: En el Código Penal que se promulga el 19 de diciembre de 1881, sancionado por el Presidente de la República de esa época, Doctor Rafael Zaldívar, ya aparece la Imprudencia Temeraria en el Título XIV con el enunciado de "La Imprudencia Temeraria"; decía así: El que por imprudencia temeraria ejecute un hecho que si mediare malicia, constituiría, un delito grave, será castigado con la pena de prisión correccional; y con la pena de arresto mayor si constituye un delito menos grave. En las mismas penas incurrirá respectivamente el que con infracción de los reglamentos cometiere un delito por simple imprudencia o negligencia.

En el Código Penal de 1904, también se modificó la escala general de la pena, quedando tal como se encuentran en la actualidad en el artículo 16 del Código Penal, así:

Se reputan delitos menos graves, los que la ley reprima con penas correccionales.

Con el Código Penal de 1882 se da el nacimiento de la normativa penal referente al Delito investigado, bajo el Título XIV denominado Delitos contra las Personas, en su artículo 512 con el epígrafe "Imprudencia Temeraria" copia fidedigna de la legislación española relacionada con la Temeridad.

El Código Penal de 1893 modifica la conducta descrita por el legislador en el Código anterior y se incorpora la Imprudencia

Temeraria bajo el Título XIV Delitos contra las Personas en el artículo 516, siempre tomando como referencia la legislación española.

Por otra parte, en el Código Penal de 1904, la Imprudencia Temeraria aparece en el Título XIV se modificó su enunciado a `` Imprudencia Temeraria``

Artículo 526: El que por imprudencia temeraria ejecuta un hecho que si mediare malicia constituiría un delito grave, será castigado con tres años de prisión mayor, y con un año de prisión mayor, si constituye un delito menos grave.

En las mismas penas incurrirá respectivamente el que con infracción de los reglamentos cometiere un delito por simple imprudencia o negligencia.

Artículo 16: Las penas pueden imponerse con arreglo a este Código, son las que comprenden en la siguiente escala general: a) Muerte, b) Presidio, c) Prisión Mayor, d) Prisión Menor, f) Arresto, g) Multas Penas Accesorias, h) Pérdida o suspensión de ciertos derechos, i) Comiso, j) Pago de las costas y gastos del juicio. Desde 1904 la imprudencia Temeraria permaneció intacta hasta la agregación del Código de los artículos 527-A, 527-B y 527-C en ocasión a las reformas del Código de 1957. Podemos afirmar que el concepto de la Imprudencia Temeraria permanecía invariable desde 1881, pues las reformas que se hicieron al Código de 1904 obedecieron al cambio de aplicación de las penas.

El Código Penal de 1928: El primer Código en el que encontramos referencias directas en relación y como consecuencia del tráfico automovilístico fue el Código Penal de 1928, en España, en concreto en la Sección Segunda del Capítulo Primero del Título IX, del libro 2º, es decir dicho título estaba dedicado con los llamados “Delitos contra la Seguridad Colectiva y se Configuraba además un amplio catálogo de delitos de peligro que abarcaban no sólo a la circulación rodada, sino a otras manifestaciones del llamado maquinismo y de la técnica.

La Ley de 9 de mayo de 1950: Con dicha ley consideraba los delitos llamados propiamente de tráfico como delitos generadores de peligro, mientras que los resultados de carácter lesivo para la vida, integridad o propiedad, ocasionados como consecuencias de las conductas que integraban dichos delitos, y se castigaban como imprudentes.

La Ley de 24 de diciembre de 1962: Esta ley protege la seguridad del tráfico, de las personas y de los bienes y que, con tal finalidad, sanciona determinadas conductas relacionadas con la circulación de los vehículos de motor por carretera, otras vías públicas y demás lugares transitables, así como también regulaba el procedimiento para exigir la responsabilidad penal y civil derivados de dichas conductas.

Ya en dicha ley se contempla el delito de conducción temeraria que en lo sustancial estatuye lo siguiente “Art. 2. El que condujera un vehículo de motor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las

personas, su integridad o sus bienes será castigado con la pena de multa de 5,000 a 50,000 pesetas y privación del permiso de conducir por tiempo de dos meses a un año. En lo que se refiere a este precepto se preveían las penas a imponer en el caso en el que, además de riesgo prevenido, resultaren muertes, lesiones, o daños materiales.

El Código Penal de 1998 que fue aprobado por Decreto Legislativo número 1030 de fecha 26 de abril de 1997, que entró en vigencia el 20 de abril de 1998 ha sufrido reformas, entre ellas la concerniente al Decreto Legislativo número 393 de fecha 28 de julio de 2004 y publicado en el Diario Oficial Tomo 364 de 30 de julio del mismo año, donde nuevamente se introduce el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, creándose el artículo 147-E.

Esto debido a la consideración hecha por la Asamblea Legislativa de incorporar una figura delictiva para tutelar la libertad de locomoción de los ciudadanos, la propiedad pública y privada y la seguridad personal; así también modificar las estructuras de otras figuras típicas ya existentes.

Luego se regula en nuestro Código Penal en el art.147-E por Decreto Legislativo N° 393 de fecha 30 de Julio de 204 publicado en el Diario Oficial N° 143 tomo 374 de fecha 30 de Julio de 2004.

El Delito de Conducción Temeraria estuvo regulado en el artículo 147- E que establecía: El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e

inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo. Específicamente, los conductores actúan bajo la influencia de las anfetaminas, cocaína, L.S.D., heroína, morfina, metadona, meprobonato, diazepam, etc. Que son drogas que bloquean la capacidad cerebral, produciendo un descuido por parte del conductor a la hora de conducir.

Debido que producen una serie de alteraciones en la conducción, lo que constituye un problema serio, desde el punto de vista de la seguridad en el tránsito, son causas de accidentes de tránsito, particularmente en el transporte público o colectivo¹⁶.

Los factores que se expusieron anteriormente pertenecen a la conducción temeraria como factores internos¹⁷.

Regulación del Delito de Conducción Peligrosa: En la actualidad se ha regulado del delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, es producto de la reciente reforma realizada al artículo 147-E del Código Penal –en adelante Pn.-, llevada a cabo mediante decreto legislativo No. 371, del nueve de mayo de dos trece, publicado en el diario oficial No. 102, tomo 399, de fecha cinco de junio de dos mil trece.

Su antecesor derogado era el delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor, regulado en el mismo artículo, que entró en vigencia por Decreto Legislativo N° 393 de fecha veintiocho de julio

16 Revista Actualidad, *unida técnica ejecutiva del sector justicia*, 2006, <http://www.ute.gob.sv/index.php/tema/reforma-legal/acciones-de-educaci%C3%B3n-p%C3%BAblica.html>

17 Ídem.

de dos mil cuatro, publicado en el Diario Oficial N° 143, tomo 374, de fecha treinta de Julio de dos mil cuatro. El legislador en el inciso primero de art. 147- E Pn., regula el delito en estudio de la siguiente manera: “el que mediante conducción peligrosa de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años”.

En ese sentido, el supuesto de hecho está configurado básicamente por los siguientes elementos: 1) la conducción peligrosa de vehículo de motor, 2) la transgresión de las normas de seguridad vial; y 3) la puesta en peligro de la vida o la integridad física de las personas.

En consecuencia, una persona resulta sancionable con prisión de uno a tres años, si se dan esos tres elementos de los que está conformado el supuesto de hecho en estudio.

Empero el legislador, a fin de evitarse interpretaciones judiciales discrecionales sobre el concepto de conducción peligrosa de vehículos automotores, prefirió hacer su propia interpretación auténtica en el inciso 2 del Art. 147-E Pn., definiéndola de la siguiente manera: “para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía entre vehículos o realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas”.

Básicamente define como peligrosa la conducción de vehículos de motor, cuando se dispute la vía pública, se realicen competencias

en aquella sin estar autorizado, en estado de ebriedad según límite fijado en los reglamentos o bajo los efectos de las drogas. Sin duda esta definición deja fuera muchas otras conductas peligrosas que ocasionan más accidentes automovilísticos que las que engloba el tipo penal, como por ejemplo invadir el carril contrario en zonas no permitidas o distracción al volante, que actualmente únicamente son reprochables administrativamente.¹⁸

2.1.4. Antecedentes nacionales sobre el delito de homicidio culposo en El Salvador

En los códigos penales el delito doloso tiene primacía respecto a los de tipo culposo. La ley, por lo general, incrimina aquellos hechos en los que la finalidad del autor está dirigida a la realización del tipo. Antes que la doctrina de la ciencia penal estuviera preparada para resolver el planteo jurídico de los tipos imprudente o culposo, el derecho Civil era antes que el penal, la vía de la solución de esta clase de situaciones. En este caso, consideramos civilmente como cuasi-delicum.

Esta idea de mantener un número limitado de conductas típicas descritas en la ley, que lesiona bienes jurídicos fundamentales, conduce a que, en el Derecho Penal, el delito imprudente se castigue solamente en aquellos casos en que la comisión del tipo delictivo expresamente esté planteada en la Ley. La idea moderna de “*numerus clausus*” ya que solo algunos tipos delictivos admiten

¹⁸ Landaverde, Moris. “*El Delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores*”. Publicado en la Revista Jurídica Digital “Enfoque Jurídico el 17 de noviembre del año 2015. <http://www.enfoquejuridico.info/wp/archivos/4246>

la... El Código Penal Salvadoreño se promulgó el 13 de febrero de 1973 y entró en vigencia el 15 de junio de 1974. En la elaboración de este Código, se tomaron en cuenta los principios, preceptuados y propósitos contenidos en nuestra constitución, desarrollando los principios fundamentales de legalidad, responsabilidad y otros, con base en los postulados constitucionales.

Además, se incluía dentro de esta norma el delito culposo de forma especial. Con este nuevo código Penal, se pretendió alcanzar una legislación independiente de toda influencia extranjera no aplicable a nuestro medio y que tomara en cuenta las corrientes doctrinales modernas únicamente en lo que pudieran adaptarse y ser de utilidad en nuestra realidad social política y humana, con el fin de lograr una aplicación de justicia más eficaz.¹⁹

2.2. Marco coyuntural (empírico)

2.2.1. Manifestaciones de la problemática

El automóvil que nace como un factor de progreso se ha convertido en un grave problema social ya que a diario genera muchos homicidios culposos a causa de conducción peligrosa de vehículo de motor aunque no sea percibido como tal por la sociedad por diferentes razones vemos como el problema se ha ido incrementando con el paso de los años, siendo una de las principales causas de muerte en la sociedad moderna ya que unos 35 millones de personas aproximadamente pierden la vida en el

¹⁹ Miguel Alberto, Trejo. Manual de Derecho Penal, Parte General; 2ª Ed., El Salvador, Edit. Talleres Gráficos Uca,2000, Pág.33-38

mundo a causa de un accidente de tránsito lo cual también viene causado por el incremento de vehículos automotores Según los informes vertidos en el portal de transparencia ²⁰ de la nación en cuanto a accidentes de tránsito por conducción peligrosa de vehículo de motor causante de homicidios dolosos y lesionados.

En los últimos años los accidentes de tránsito han ido incrementando según las estadísticas solamente nos pueden conllevar a una conclusión importante que hay un problema creciente con respecto a las políticas públicas que el estado implementa año con año para menguar el problema, verificando que estas no son lo suficientemente eficaces para poder disminuir estas cifras ya sea porque no son lo suficientemente duras para evitar que los conductores cometan más homicidios culposos por conducción peligrosa de vehículo de motor o que no hay educación suficiente por parte de las autoridades encargadas acerca del tema.

Las principales causas que originan accidentes de tránsito según las estadísticas emitidas por el viceministerio de transporte son: el invadir carril, la distracción de conductor, no respetar las señales de prioridad, no guardar la distancia reglamentaria entre los vehículos, la velocidad inadecuada y conducir en estado de ebriedad, la problemática se manifiesta en víctimas mortales y personas lesionadas.

Todas estas labores encaminadas a disminuir de alguna manera los homicidios culposos por accidente de tránsito ya que son las

²⁰ Portal de transparencia. Fondo de atención de las víctimas de accidentes de tránsito, <http://www.transparencia.gob.sv/institutions/fondo-para-la-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/documents/estadisticas>

diferentes manifestaciones de la problemática y factores de prevención para una mejor seguridad vial, por lo tanto el estado tendría que invertir cada año en la mejora de dichas condiciones si desea minimizar en gran medida este problema que tanto aqueja a la sociedad salvadoreña, los cuales se verían reflejados en mejora de deterioro de carreteras tanto del pavimento como de la señalización de las vías.

El riesgo en el tráfico, El motor propulsor de la regulación de los delitos contra la seguridad vial lo constituye el riesgo en la circulación, nadie duda de que el automóvil generar riesgos, pero, teniendo en cuenta su indudable utilidad social, dicha actividad es claramente lícita. Estas conductas conocidas como “conductas socialmente adecuadas” vienen a delimitar la impunidad de determinadas acciones u omisiones que por su utilidad y al no tratarse de conductas que lesionan directamente un bien jurídico quedan fuera del ámbito penal, Ahora bien, que se admitan determinadas conductas no quiere decir que cuando ponen en peligro bienes jurídicos concretos de una forma específica no se incurra en responsabilidad.

La estructura dogmática del delito de homicidio por imprudencia grave cometido con vehículo a motor o ciclomotor es la siguiente:

A) El tipo objetivo está integrado, de un lado, por un acto voluntario de conducir un vehículo a motor con ocasión del cual se incurre en una de las infracciones de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y, de otro, por un resultado que es la muerte de una persona. B) El tipo subjetivo, por su parte, está integrado también por dos elementos, uno de los cuales es la

ausencia de voluntariedad con respecto al resultado de la muerte, que no se prevé y si se prevé no se consiente ni admite, en tanto el otro es la índole voluntaria de la infracción de las normas que regulan el tráfico viario.

El delito de homicidio imprudente como resultado de la comisión de un delito contra la seguridad vial presenta algunos problemas de no fácil solución como, por ejemplo, la eficacia del comportamiento de la víctima en la calificación jurídica de los hechos.

Según el viceministerio de transporte aseguro que hoy en día en el salvador ocurren un promedio de 60 accidentes de tránsito cada día y una de las causas principales es la distracción al volante porque invaden otro carril o no respetan la señalización de tránsito.

Solamente entre enero y mayo del 2017 la policía nacional civil registra 451 personas fallecidas y 3463 lesionados a causa de accidentes de tránsito lo cual sitúa la tasa de fallecidos por accidentes en 18.6 por cada cien mil habitantes. Según el ministerio de servicios de salud en el año se invierten 16,000 millones en víctimas de accidentes de tránsito y solamente en el 2016 se reportan 460 pacientes muertos por la gravedad de sus lesiones.

Principales Causas de los accidentes de tránsito: Entre las 5 primeras causas de accidentes de tránsito en El Salvador, según los datos obtenidos por la Policía Nacional Civil desde el primero de enero de 2012 al primero de mayo de este año, se encuentran en primer lugar la distracción del conductor con 1637 accidentes. En este caso aplica una necesaria campaña de concientización acerca

de la importancia de la concentración al conducir. La segunda causa, con un registro de 1626 accidentes, es la invasión de carril, aspecto fundamental de la Educación Vial que todos los conductores deben tener en cuenta y aprenden tanto en las instituciones educativas como en las autoescuelas y sectores privados de formación profesional. El tercer lugar, muy común desde el plano internacional, es para la distancia reglamentaria incumplida. A estas causas le siguen la falta de respeto a las señales de tránsito y la circulación en reversa, dato curioso de vital importancia para formadores de autoescuelas. El estado de ebriedad es la octava causa con un número no muy significativo en comparación a las causas que ocupan los cinco primeros lugares, con miles de accidentes registrados.

2.2.2. Relaciones causales

Los factores que conllevan a la conducción peligrosa son: El estado de ebriedad; lo cual es una forma particular de intoxicación aguda producida por el alcohol, cuyo umbral de comienzo varía según los individuos y que se traduce en un cuadro clínico constituido por ataxia parcial o total, motriz, sensorial y psíquica²¹.

En nuestro país para definir si una persona conduce bajos los efectos del alcohol se presume lo siguiente:²²

- 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 en estado de sobriedad.

²¹ Bonet, *en el libro de manejar en estado de embriaguez de Silva Silva, Hernán*, pág. 50

²² Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

- 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 de pre ebriedad.
- 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.

Los hechos causados por personas en estado de ebriedad se producen más comúnmente durante los fines de semana, los sujetos que están bajo la influencia del alcohol producen una agudeza en el cerebro del conductor el cual les hace perder la capacidad de conducir el vehículo y como consecuencia produce la muerte y lesiones del mismo y de otros.

El hecho de tránsito es un fenómeno multifactorial que afecta en forma negativa a la moderna sociedad mecanizada. El vehículo como agente de progreso tiene un valor indiscutible pero su empleo inadecuado lo está transformando en un elemento nocivo por las lesiones, muertos y daños materiales a que da lugar la imprudencia en el manejar.

Los vehículos han sido constantemente mejorados con el fin de hacerlos más eficientes. El único que no ha cambiado es el hombre²³, el conductor, quien procura aumentar a diario su

²³ Raúl Jiménez Navarro, Materia de *Toxicología Forense*, Año 1996 pág. 257.

temeridad al manejar, su imprudencia al no respetar las leyes de tránsito y su calidad de “triunfador” al pretender ser el primero, el más rápido, el más hábil y, a la vez, el más peligroso de los integrantes de la comunidad salvadoreña. El otro factor que conlleva al crecimiento de la conducción temeraria es bajo los efectos de las drogas; Las drogas es un estimulante que bloquea nuestro cerebro con la realidad que se vive, entre las drogas más usadas o fármacos, podemos señalar las anfetaminas, alucinógenos, barbitúricos, hipnóticos, tranquilizantes, derivados de la cocaína, etc.

Específicamente, los conductores actúan bajo la influencia de las anfetaminas, cocaína, L.S.D., heroína, morfina, metadona, meprobonato, diazepam, etc. que son drogas que bloquean la capacidad cerebral, produciendo un descuido por parte del conductor a la hora de conducir. Debido que producen una serie de alteraciones en la conducción, lo que constituye un problema serio, desde el punto de vista de la seguridad en el tránsito, son causas de accidentes de tránsito, particularmente en el transporte público o colectivo.²⁴

Estos dos elementos los estudiaremos más adelante en un apartado especial para darle una mayor profundidad. El tercer elemento que conlleva a la conducción temeraria es; El transgredir las normas de seguridad vial; que es quebrantar las disposiciones legales comprendidas en la Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y

²⁴ Revista Actualidad, *unida técnica ejecutiva del sector justicia*, <http://www.ute.gob.sv/index.php/tema/reforma-legal/acciones-de-educaci%C3%B3n-p%C3%BAblica.html>

Seguridad vial, Reglamento General de Tránsito y otras que regulan la forma de conducir en el cual es violentado por todas los motoristas que van desde los microbús o buses que pelean la vía con otro microbús o bus con la justificación de recoger más pasajeros, lo cual ello pone en peligro concreto la vida de los pasajeros, así como también las carreras ilegales que se dan en zonas de menor tráfico y que la mayoría de veces la realizan los hijo de los padres que tienen dinero en el país o una vida cómoda y ello se ve en las noticias y que igual ponen en peligro concreto la vida y la integridad de otros aparte la de ellos.

Los factores que se expusieron anteriormente pertenecen a la conducción temeraria como factores internos, pero ahora se presentan los factores externos que conllevan a los accidentes de tránsito los cuales también le acompañan los factores anteriores, pero existen otros tales como:

Factor Cosmotelúricos; Es durante la época en que existe precipitación fluvial intensa y temperatura elevada se presenta una mayor cantidad de hechos de tránsito²⁵.

Factores sociales; Diversas investigaciones han revelado la mayor frecuencia de hechos en las horas del día en que las personas se dirigen o regresan de sus labores, durante los fines de semana, las épocas de vacaciones como semana santa y el mes de diciembre²⁶.

Factores demográficos; Indudablemente en las zonas más densamente poblados, con mayor tránsito de vehículos y con una

²⁵ Raúl Jiménez Navarro, *Materia de Toxicología Forense*, pág. 262.

²⁶ *Ibíd* pág. 57.

intensa actividad social son aquéllas en las que se producen más a menudo hechos de tránsito²⁷.

Sin lugar a dudas, todo aquello que afecte al hombre en su integridad física, mental o social ejercerá influencia deletérea sobre el extremadamente complejo conjunto de funciones cerebrales y de otros muchos órganos que se ponen en juego para la conducción temeraria de un vehículo, de ahí que padecimientos cardiovasculares, endocrinológicos, nerviosos, auditivos, visuales y del aparato locomotor incapaciten temporalmente o permanentemente al sujeto para manejar. Pero definitivamente la intoxicación alcohólica aguda es factor contribuyente de mayor peso, ya que por sí mismo aumentan en forma notable el riesgo de resultar involucrados en un hecho de tránsito y, por supuesto, también acrecienta los peligros debidos a los factores internos y externos ya mencionados.

2.2.3. Relaciones de impacto

Es importante iniciar con una interrogante muy importante como lo es ¿qué ocurre tras un accidente de tránsito? ¿Cómo afecta a la víctima, familia y amigos etc.?

En primer lugar, todos creemos que un accidente tiene un carácter de inevitabilidad y, sin embargo, les pasa a “otros”. Así, todos tenemos casos de amigos, conocidos o saludados que han vivido una situación como esta, pero nunca nos hemos planteado que

²⁷ Ídem

podamos ser la “víctima” lo cual es un primer error. A todos, absolutamente todos, nos puede ocurrir; se trata de azar, y no tan sólo de nuestra propia responsabilidad sino del mal uso de la responsabilidad de esos otros. Precisamente, los accidentes son, de hecho, evitables ya sea mejorando las infraestructuras o dotando a todos aquellos que conducen de una mejor formación vial, ya desde la escuela.

Sin embargo, una vez sucedidos afectan a diversos niveles:

Hasta el accidente, la mayoría de los afectados gozan de una vida “normal” con lo cual esta circunstancia clave en su vida originará una crisis que afectará a todos a aquellos aspectos que constituyen su identidad como ser social.

Los accidentes de tránsito suponen una agresión a la integridad física de las personas, a la cual se le originan lesiones de diferente gravedad, pero, también, a su integridad psicológica ya que se origina un fuerte impacto emocional debido a las situaciones traumáticas el cual requerirá, para ser superado, de todos aquellos recursos de los que disponga la persona en cuestión.

El entorno relaciona más allá del entorno familiar directo del lesionado por un accidente de tráfico aparece un elemento de vital importancia para la normalización de la persona accidentada: el núcleo relacional previo del afectado (los amigos, los compañeros de estudios o de trabajo...). La trascendencia de este colectivo es elevada, en tanto y cuanto constituye el eslabón del lesionado con su realidad social.

Necesidades de información, apoyo y afrontamiento.

Aunque se han conocido casos de intentos de suicidio encubierto, o de conductas y comportamientos conduciendo que hacen que la probabilidad de que ocurra el siniestro sea mayor, el accidente de tránsito es, en la mayoría de los casos, un hecho inesperado, imprevisto y brusco, tanto para la persona que lo padece como para su entorno familiar más próximo.

Este suceso fortuito, en demasiadas ocasiones, acarrea un perjuicio irreversible para las víctimas y sus familias, tanto en el plano físico como en el psicológico.

Las lesiones causadas por un accidente de tráfico aparecen de pronto y sin previo aviso, alterando en unos instantes la vida del accidentado y de su entorno más próximo y situando a los afectados en un contexto desconocido y unas circunstancias para las que no han recibido ningún tipo de preparación. Los cambios que se derivan de este tipo de accidente son, a menudo, tan drásticos que se hace tremendamente difícil afrontarlos.

Todas las personas que mueren, se lesionan o quedan discapacitadas por un accidente de tráfico tienen una red de personas allegadas, como familiares y amigos, que resultan profundamente afectadas. En el mundo, millones de personas se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones causadas por el tráfico. Sería imposible asignar un valor cuantitativo a cada caso de sacrificio y sufrimiento humano,

sumarlos todos y obtener una cifra que refleje el costo social mundial de los choques y las lesiones causadas por el tráfico.

Las lesiones causadas por el tráfico representan una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de las familias. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares discapacitados por dichas lesiones sumen a muchas familias en la pobreza.

Sin embargo, se invierte muy poco dinero en prevención. Se gasta relativamente poco en la aplicación de medidas, pese a que muchas intervenciones que permiten prevenir colisiones y traumatismos se conocen bien, se han probado lo suficiente y son rentables y aceptables para la población.

2.3. Marco Doctrinario

2.3.1. Conceptos de homicidio culposo

El homicidio culposo puede entenderse como aquel que es realizado de manera imprudente y la conducta prohibida no se individualiza por el fin en sí mismo sino por aquella forma defectuosa de seleccionar los medios violando los deberes de cuidado poniendo en marcha la acción para alcanzar la finalidad que es el resultado de no acatar el deber de cuidado y puede llegar a constituir un tipo penal abierto ya que el legislador no puede establecer el sin número de conductas violatorias de cuidado que

pueden provocar la muerte a una persona por la negligencia o descuido de la otra.

El homicidio culposo en la legislación salvadoreña no se encuentra definido solamente establece el modo de realización, por lo tanto, es necesario acudir a la doctrina para establecer su verdadero contenido lo que si se tiene claro es que está directamente relacionado con la violación a los deberes de cuidado. El delito de homicidio culposo es el resultado de imprudencia impericia o de negligencia o bien sea producto de la inobservancia de una ley, de un reglamento de órdenes resoluciones o deberes atendiendo las circunstancias y la situación penal de la persona que lo comete.

El homicidio culposo también llamado homicidio negligente o involuntario es aquel que consiste en causar la muerte física a una determinada persona por una determinada acción negligente como por ejemplo conducir en estado de ebriedad o no respetando las señales de tránsito, etc. y viene siendo un subtipo del delito de homicidio.

El accionar culposo del homicida es el que debe causar la muerte a la persona, además es importante mencionar que si el hecho sucediere por culpa concurrente de la víctima la figura delictiva no suele configurarse como por ejemplo una persona que se cruza una calle muy transitada cuando hay una pasarela a pocos metros de la misma y un conductor le atropella muchas veces esa conducta de la víctima es susceptible de ser valorada a la hora de juzgar a el conductor involucrado, no puede haber compensación de culpas pues a pesar de que el sujeto pasivo haya también participado en

su culpa el homicidio culposo existirá si el accionar del autor se derivó la muerte de la víctima.

Francisco carrara define el homicidio culposo como la destrucción del hombre injustamente cometida por otro hombre. Giovanni Carmiganani establece que es la muerte de un hombre ocasionada por el ilícito comportamiento de otro hombre.

Caballanes menciona que es la muerte dada por una persona a otra penalmente el derecho de privar de la vida a un hombre o a una mujer procediendo con voluntad o malicia sin circunstancia que se excuse o legitime.

2.3.2. Naturaleza del homicidio culposo

El dolo y la culpa son los elementos subjetivos del tipo penal que actualmente en se los enfoca en la Teoría del Delito al redactar el Elemento Tipicidad.

Es menester precisar, que el término culpa como elemento subjetivo del tipo penal, suele confundirse con culpabilidad que constituye uno de los componentes de la teoría del delito; por tal motivo, en otras legislaciones al tratar este asunto, no se refieren a delitos culposos sino a delitos imprudentes o intencionales.

La naturaleza de los delitos culposos puede explicarse desde la perspectiva del precursor del idealismo alemán y filósofo prusiano de la ilustración Immanuel Kant, quien al tratar sobre el libre albedrío postuló dos teorías, la Teoría del Indeterminismo, que se

sustenta en la conciencia y el orden moral del ser humano que debe responder porque quiso el delito y queriéndolo no lo evitó; y, la Teoría del Determinismo, orientada a que el hombre responde por el hecho de vivir en sociedad, tenga o no conciencia de su acto.

En doctrina por la representación o previsibilidad se distinguen dos clases de culpa, la culpa con representación aquella que se produce cuando el resultado es previsto, pero no deseado por el sujeto activo que se la conoce como culpa consciente; y, la culpa sin representación aquella que se produce cuando el resultado no ha sido previsto ni ha sido querido por el sujeto activo que se la conoce como culpa inconsciente.

Por su configuración, en los delitos culposos no cabe la complicidad por lo tanto no la procede la tentativa de delitos culposos, se sanciona solo en grado consumado. Estas teorías podrían explicarse en base a la antijurídica La investigación de la conciencia de la antijuricidad ha sido generalmente referida al ámbito de los delitos dolosos. En este. Sector, es hoy dominante el criterio de que la responsabilidad penal por la realización dolosa del tipo resulta finalmente excluida. Si el autor obro con error inevitable de prohibición, por el contrario, no suele destacarse con igual energía que quien previsiblemente realiza la materia de un delito culposo debe ser paralelamente absuelto si no pudo actualizar que realizaba algo prohibido.

Manifestaciones del homicidio culposo: La prohibición de toda acción peligrosa conduciría a la sociedad a un alto grado de paralización. El Derecho tolera un determinado grado de riesgo.

Prohíbe, por el contrario, las acciones que según un juicio objetivo aportan un coeficiente de peligro estimado socialmente intolerable. En consecuencia, en el delito culposo la acción precisa ser caracterizada como objetivamente peligrosa, en virtud del correspondiente juicio de prognosis (previsibilidad objetiva). Únicamente aparece prohibida la acción que origina o incrementa un peligro jurídicamente desaprobado. La acción que mantiene el nivel de riesgo permitido o es conforme al deber objetivo de cuidado, si causa la lesión del bien jurídico, es atípica.

Ahora bien, en el delito culposo, la culpabilidad postula que el autor, haya podido percatarse de las propiedades o de los factores concomitantes de la acción fundamentada del peligro, pues una acción objetivamente peligrosa puede subjetivamente no ser reconocible como tal, si el autor desconoce inevitablemente, ex ante, las características concretas que se hallan en la base del juicio de peligro. Esto podría suceder si una inyección ha sido sustituida de forma imprevisible para la enfermera, o si el automovilista no puede conocer el estado de la carretera que le obligaría a adoptar precauciones excepcionales (por ejemplo, caso de obstáculos a la circulación, desprendimientos de tierra, etc. En tales supuestos falta la culpabilidad al no poder imaginar el sujeto el peligro, previamente a que fuera posible o no para actualizar intelectualmente la producción del resultado.

Estructura típica del homicidio culposo: Mucho se ha discutido sobre la estructura típica del homicidio culposo. La cuestión se vuelve más compleja si se toma en consideración que para la construcción teórica de los delitos culposos que se ha hecho en la

parte general del Derecho Penal se ha tomado generalmente como base el homicidio imprudente.

Por nuestra parte analizaremos los elementos exigidos legalmente para que se configure la tipicidad y tan sólo reseñaremos cuestiones cuyo estudio en profundidad compete a la parte general del Derecho Penal.

Sujeto activo: En la figura simple, cualquier persona puede ser autor (delicta comunia). En una de las hipótesis del tipo agravado (conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor), sólo podrá ser autor el conductor de un vehículo automotor.

Sujeto pasivo: En la figura simple, cualquier persona. En una de las hipótesis del tipo agravado (si fueren más de una las víctimas fatales) el sujeto pasivo deberá estar constituido por, al menos, dos personas, sin limitarse el número máximo.

Acción típica: En la figura simple, la acción típica consistirá en violar el deber de cuidado y como consecuencia de ello producir el resultado típico: causar la muerte a otro por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo.

En las figuras agravadas, la acción típica será la misma. En efecto, se deberá violar el deber de cuidado y como consecuencia de ello producir el resultado típico: causar la muerte de al menos dos personas o causar la muerte (de una o más) personas por haber

realizado una conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

Las figuras agravadas constituyen hipótesis alternativas que funcionan independientemente, por lo que si una conducta produce ambas cosas (por ejemplo, un automovilista mata a dos personas) la delictuosidad no se multiplica, siendo ello tan solo un elemento más a tener en cuenta para la graduación de la pena, La doctrina ha manifestado variedad de pareceres al momento de sintetizar cuál es el comportamiento típico.

Actualmente se sostiene que es la conducta violatoria del deber de cuidado, género que admite diversas especies, a saber, imprudencia, negligencia, impericia en el arte o la profesión e inobservancia de reglamentos o deberes a cargo. En este contexto, tradicionalmente se sostiene que la imprudencia se caracteriza por un exceso en el obrar (precipitación, ligereza, temeridad que hace que el imprudente haga algo que la prudencia no aconseja hacer); la negligencia como un defecto en el obrar (descuido, desatención, falta de preocupación, que hace que el negligente no haga algo que la prudencia aconseja hacer); la impericia en el arte o profesional (figura conocida como “culpa profesional”) como la inhabilidad o idoneidad en el obrar en virtud de no respetar la *lex artis*.

La inobservancia de reglamentos, como la infracción a toda actividad reglada; y la inobservancia de deberes de cuidado como todo comportamiento contraventor de las reglas generales de la debida atención. Sin embargo, esta clásica caracterización se encuentra lejos de ser compartida doctrinariamente, toda vez que

no existe acuerdo sobre la reconducción de las “especies” legales. Cierta doctrina da importancia a la separación de cada una de estas “especies”.

En tal sentido, Terragni afirma que la negligencia no guarda otra relación con la imprudencia más que aquella que hace a ambas maneras de infringir el deber de cuidado, y más adelante sostiene queda claro que la inobservancia de los reglamentos no debe ser metida en el mismo saco para que se mezcle con la imprudencia, la negligencia y la impericia.

Por su parte, Dona enseña que “puede afirmarse que tanto la impericia como la inobservancia de los reglamentos nos son más que casos de negligencia e imprudencia, siendo que para algunos autores como Malamud Goti todos pueden reconducirse a la imprudencia, Zaffaroni Alagia Slokar señalan que la disposición del art. 84 del Código Penal proviene del Código Zanardelli y que aunque aparentemente enuncia como formas la imprudencia, la negligencia y la impericia, se trata de las formas clásicas del derecho romano que en rigor pueden reconducirse a las dos primeras, sosteniendo algunos autores que ambas son también reconducibles recíprocamente, Por su parte Carlos Parma señala que “formas de culpa son la imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de los reglamentos o deberes a cargo.

La regla indica que la imprudencia es un exceso en la acción en tanto la negligencia es un defecto en la acción. Exceso y defecto, anverso y reverso de la misma moneda. Imprudencia: es aquella conducta arriesgada o peligrosa para las personas o bienes ajenos.

Es un exceso en la acción. Negligencia: es la conducta caracterizada por un comportamiento descuidado, es decir, la falta de adopción de las precauciones debidas.

Es un defecto en la acción, Impericia: es el desconocimiento técnico o el no contar con la habilidad necesaria para la tarea que se emprende. Inobservancia de los deberes a cargo: quien incumple las obligaciones que genera la actividad desarrollada.

Inobservancia de los reglamentos: es no atenerse a los que presentan un modo de obrar determinado, emanados de una autoridad competente, en efecto, si el resultado es imprevisible es inevitable. Ejemplos: el sujeto conduce por una calle atendiendo todas las indicaciones de tránsito, pero causa un accidente con resultado de muerte de una persona porque circula en dirección prohibida debido a que alguien había cambiado las originales indicaciones de los carteles; quien descarga bultos de un camión creyendo que contienen lana porque así están rotulados y resulta que uno de ellos contiene una bomba que al arrojarlo explota causando la muerte; quien al encender el interruptor de la luz de su casa sin saberlo ni imaginarlo acciona un mecanismo prediseñado por otro para matar a una persona. En estos casos no hay violación del deber de cuidado porque no hay posibilidad de previsión (hay ignorancia o error invencible de tipo).

La violación del deber de cuidado puede provenir de una acción o una omisión. No debe equipararse, como antiguamente se hacía, el delito culposo con el omisivo, porque sabido es que las omisiones pueden ser dolosas o culposas, en efecto, el homicidio culposo

puede darse por acción (por ejemplo, conducir un vehículo automotor a exceso de velocidad provocando por ello la muerte de alguna persona) como por omisión (verbigracia, quien no atiende a un paciente debido al mal diagnóstico que le efectuó y producto de tal omisión provoca su muerte).

Al tratar las omisiones culposas, Zaffaroni-Alagia-Slokar sostienen que “hay cuatro instancias en que puede surgir la culpa por falta al deber de cuidado: en la apreciación de la situación típica (el policía que oye gritos pidiendo socorro y, faltando al deber de cuidado, cree superficialmente que es una broma); (b) falta de cuidado al ejecutar el mandato (el que en la premura por apagar el fuego arroja gasolina en lugar de agua); (c) falta de cuidado al apreciar la posibilidad física de ejecución (el que supone que no podrá salvar al niño porque con superficialidad juzga que el agua es profunda); (d) falta de cuidado en apreciar las circunstancias que fundan su posición de garante (el médico que por error vencible cree que no se halla de guardia esa noche).

2.3.3. El delito de conducción peligrosa de vehículos automotores

2.3.3.1. Concepto de conducción peligrosa de vehículos automotores

El legislador prefirió hacer su propia interpretación auténtica en el inciso 2° del Art. 147-E Pn., definiéndola de la siguiente manera: “para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía entre vehículos o realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad

competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas". Elementalmente define como peligrosa la conducción de vehículos de motor, cuando se dispute la vía pública, se realicen competencias en aquella sin estar autorizado, en estado de ebriedad según límite fijado en los reglamentos o bajo los efectos de las drogas. Sin duda esta definición deja fuera muchas otras conductas peligrosas que ocasionan más accidentes automovilísticos que las que engloba el tipo penal, como por ejemplo invadir el carril contrario en zonas no permitidas o distracción al volante, que actualmente únicamente son reprochables administrativamente.

2.3.3.2. Elementos de la conducción peligrosa de vehículos automotores

El supuesto de hecho está configurado básicamente por los siguientes elementos: 1) la conducción peligrosa de vehículo de motor, 2) la transgresión de las normas de seguridad vial; y 3) la puesta en peligro de la vida o la integridad física de las personas. En consecuencia, una persona resulta sancionable con prisión de uno a tres años, si se dan esos tres elementos de los que está conformado el supuesto de hecho en estudio.

Disputar la vía pública entre vehículos: En primer lugar, es importante señalar que según el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial en adelante RGTSV-, en su art. 4 No. 51, la vía pública es todo camino, calle o avenida, destinada para el tránsito

de personas, vehículos y animales. En ese sentido la disputa vehicular de un camino, calle o avenida destinada para el tránsito es conducción peligrosa de vehículos automotores.

Es de tomar en cuenta, además, que la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en adelante LTTTSV- establece, en su art. 88, como obligación para todo conductor de vehículo de motor, el manejo a la defensiva en toda la red vial del país. Por lo que se prohíbe lo contrario, es decir la conducción a la ofensiva de vehículos de motor, que incluye la disputa de vías. En síntesis, la disputa de vía la constituyen todas las maniobras a la ofensiva realizadas por dos o más conductores de vehículos de motor, que busquen el ingreso o tránsito en algún camino, calle o avenida, en defecto de ceder el paso.

Esa última legislación, ya establece como sanción administrativa grave, la disputa de vía, a tenor de lo dispuesto en los arts. 117 infracciones. Realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

El uso de vehículos de motor en competencias de velocidad es un deporte, algunas veces calificado hasta de extremo, pero que debe realizarse bajo ciertos parámetros de supervisión, ya que si bien es cierto es un riesgo permitido, debe garantizarse el menor riesgo a las personas.

En el caso en particular, es conducción peligrosa, cuando se hace en vías públicas y sin el permiso de la autoridad administrativa competente. En consecuencia, si se cuenta con el respectivo

permiso, que implicaría obviamente el cierre de la vía pública, la conducta no encajaría en el tipo penal objeto de estudio. Manejar vehículo de motor en estado de ebriedad, según el límite fijado reglamentariamente.

Ya en una ocasión, nos referimos al concepto de embriaguez en general, en el artículo denominado “la responsabilidad penal del ebrio”, en donde se dijo que la intoxicación etílica, ebriedad o embriaguez es un estado fisiológico inducido por el consumo excesivo de alcohol. Implica una perturbación más o menos extensa del sistema nervioso superior y una fugacidad en la alteración del sensorio, pudiendo causar trastornos mentales de mayor o menor intensidad, o incluso incapacidad de comprender y determinarse.²⁸

Por ello, bajo su influencia, el sujeto puede realizar una serie de acciones de las cuales no se guardan recuerdo alguno, afectándose la conciencia y voluntad, partes esenciales de la conducta dolosa. En ese sentido, para concluir que existe conducción peligrosa, hay que establecer en primer lugar, que el sujeto activo conduce en estado de ebriedad; y luego, hay que verificar si ese estado de ebriedad esta fuera del límite permitido reglamentariamente. Con respecto al primer punto, el primer problema que se plantea, con respecto a determinar si una persona conduce el vehículo bajo el estado de ebriedad, es probatorio. La mejor muestra para cuantificar el alcohol ingerido es la alcoholemia²⁹, que no es más que el análisis en sangre para determinar los niveles de alcohol en

²⁸ “La responsabilidad penal del ebrio”, publicado en revista, (<http://www.enfoquejuridico.info/wp/archivos/687>),

²⁹ *Análisis químico para determinar la presencia del alcohol en la sangre y su cantidad.* Art. 4 No. 3 del Reglamento General de Transito y Seguridad Vial.

el cuerpo; empero en nuestro país, es prácticamente la menos utilizada, ya que resultan más prácticas las pruebas como el alcoholtest, realizadas a través del aliento, y la prueba en orina, pero que son descalificadas en los tribunales por ser poco confiables.

La situación se complica, si tomamos en cuenta la disposición establecida en la LTTTSV, que en su Art. 66, establece: Todo conductor de vehículos automotores está obligado, cuando la autoridad competente lo requiera, a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol, drogas, estimulantes o estupefacientes u otras sustancias análogas.

La autoridad competente estará facultada para ordenar la realización de las pruebas para detectar dichas sustancias. La negativa al sometimiento de las mismas, es una presunción de intoxicación.

Dicha disposición establece una presunción de culpabilidad, la cual a tenor del Art. 12 de la Cn. está prohibida, por lo que corresponde al Estado, a través de sus órganos competentes, probar los hechos que quiera someter a un proceso penal, por lo que la referida norma, es a todas luces inconstitucional, y su aplicación, ya sea de parte de los entes administrativos judiciales, debe dar lugar a la nulidad de pleno derecho.

En segundo lugar, la interpretación auténtica del legislador contiene una norma penal en blanco que remite a un reglamento, que

establece un límite para afirmar si una persona conduce peligrosamente o no un vehículo, en estado de ebriedad.

Así la norma nos refiere, que es conducción peligrosa “manejar vehículo de motor en estado de ebriedad”, pero en seguida lo restringe al “límite fijado reglamentariamente”. Es decir que, existen casos en que una persona maneja en estado de ebriedad, pero al no restringir ese límite, no es conducción peligrosa.

2.3.4. Relación del homicidio culposo con la conducción peligrosa de vehículos automotores

El Homicidio culposo, dice el Art.132 Inc. 1ª Código Penal, será sancionado con prisión de dos a cuatro años. Cuando el homicidio culposo se cometiere mediante la conducción de un vehículo, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir o a obtener la licencia respectiva por un término de dos a cuatro años cuando ello sea requerido.³⁰

En materia de accidentes de tránsito, otro punto importante es el tratamiento que el Código le da a quien se encuentre en situaciones de “intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas u otras sustancias que produzcan efectos análogos.

Sí se ha puesto en ese estado con el propósito de cometer un delito, no está excluido de responsabilidad penal, pero si no lo hizo con el propósito de delinquir, es una atenuante, en términos

³⁰ Luís, Vásquez López. Código Penal; 5ª ed. El Salvador; edit. LIS; 2002; Pág. 31.

generales, pero en materia de tránsito, constituye, presunción de culpabilidad”.

2.3.4.1. Causas generadoras de homicidios culposos a causa de la conducción peligrosa de vehículo de motor

El mal estado de funcionamiento de los vehículos automotores: En nuestro país y según la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 14. en el que dice: “Todos los vehículos automotores deberán someterse periódicamente a las revisiones mecánicas correspondientes, las que se llevarán a cabo en los sitios y talleres autorizados y especificados previamente por el Viceministerio de Transporte, de acuerdo a lo establecido por el reglamento respectivo”.

Es así la obligación de los propietarios de Vehículos Automotores, tener el debido cuidado y el deber jurídico, ya que es mandato de ley secundaria, el buen mantenimiento a sus vehículos, es decir proporcionar y garantizar que dicho vehículo no sufra desperfectos mecánicos.

Según el Manual del Conductor, emitido por la Dirección General de Tránsito del Vice Ministerio de Transporte nos establece que es lo que debemos conocer como conductores de las partes generales de un vehículo y las cuales deben funcionar bien para evitar accidentes. Antes de encender el motor del vehículo el conductor debe asegurarse de: a) Que estén limpias las ventanillas y los parabrisas del vehículo (debe removerse cualquier cosa que obstruya la visibilidad de la carretera), b) El asiento debe ajustarlo

para poder alcanzar todos los controles, c) El espejo retrovisor interno y los espejos retrovisores exteriores, debe ajustarlo bien para poder usarlos, d) Poner seguro a todas las puertas del vehículo, e) Abrochase el cinturón de seguridad, y si lleva acompañantes, pedirles que se los abrochen también. (tener en cuenta que, al no abrochase el cinturón, esta es una falta al art.86 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial).

Frenos: El vehículo debe tener dos sistemas de frenos. Cada uno por si tiene que poseer la capacidad para detener la marcha. El freno de emergencia o de estacionamiento tiene que ser suficientemente fuerte para detenerlo en una pendiente. Revisar que el pedal de los frenos se queda lo suficientemente arriba del piso del vehículo cuando se presiona. Si el vehículo tira de un lado al pisar el pedal de los frenos o si se los oye raspar o chirriar, son avisos de que los frenos necesitan ser reparados.

Luces: Cambiar las luces fundidas y limpiar los cristales de las luces a menudo. Los faros sucios pueden disminuir la visión nocturna por la mitad. Los indicadores direccionales luces de alto fundidos no señalan a los otros conductores las intenciones de girar o parar la marcha del vehículo. Ventanillas y Parabrisas: Mantener el cristal limpio, dentro y fuera para reducir el resplandor del conductor al momento de manejar.

El motor y el chasis del vehículo se tienen que mantener en absoluta revisión. Estas partes son: a) Filtro de Aire, b) Eje, c) Batería, d) Tambor de Freno, e) Carburador, f) Chasis, g) Embrague (Clutch), h) Bayoneta para medir el Aceite, i) Freno de Mano, j)

Engranaje Diferencial, k) Dimano, l) Múltiple de Escape, m) Ventilador, n) Faja del Ventilador, o) Caja de Velocidades, p) Cables del Distribuidor, q) Tanque de Gasolina, r) Radiador, s) Amortiguador, t) Silenciador del Escape, u) Bujía de Encendido, v) Motor de Arranque, w) Suspensión, x) Eje de Transmisión.

Seguridad en el vehículo automotor: a) El cinturón de seguridad, b) Asiento de seguridad para niños, c) Respeto al límite de velocidad, d) No usar Teléfono celular, e) No Aparatos audio-visuales, f) No consumir sustancias indebidas.

2.3.5. Las Políticas públicas aspectos generales

2.3.5.1. Conceptos de las políticas públicas

Políticas Públicas: Una política pública está definida como “el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios³¹.

Las políticas públicas³² pueden definirse como el reflejo de los ideales y anhelos de la sociedad que expresan los objetivos de bienestar colectivo, es la materialización del estado y juega un

31 Bañón & Carillo, *Políticas públicas de seguridad ciudadana y prevención del delito* (1997) 5.

32 Jaime torres Melo, *Introducción a las políticas públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre el estado y la ciudadanía* <https://www.google.com/sv/search?q=politicas+publicas&rlz=1C1NDCMesSV777SV777&oq=politicas+publicas&aqs=chrome..69i57.56178j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

papel muy importante que implica legitimar al estado siendo apuestas sociopolíticas para resolver problemas públicos concretos y su naturaleza tiene a ser de carácter público, las políticas públicas son el principal instrumento de acción del estado en su aspiración de transformar una situación o comportamiento.

La política pública es una estrategia con la cual el gobierno coordina y articula el comportamiento de los actores a través de un conjunto de acciones que representan la realización concreta de decisiones en torno a uno o varios objetivos colectivos, considerados necesarios o deseables en la medida que hacen frente a situaciones socialmente relevantes. Durante la formación de una política pública el gobierno tiene que interactuar con múltiples actores del estado de la sociedad civil y agentes privados esto es porque la política pública es un escenario continuo de expresión de intereses, lo cual conlleva a que múltiples actores pretenda incidir para moldear la política de sus objetivos.

2.3.5.2. Relación entre el estado y las políticas públicas

El análisis de una política pública suele abordarse como el estudio del estado en acción que consiste en una indagación rigurosa de las causas, consecuencias y dinámicas de las políticas públicas con el propósito de generar un conocimiento relevante para el mejoramiento del accionar estatal, pero hay que diferenciar que no toda acción estatal es una política pública y el elemento fundamental de una política pública es que la misma tiende a ser esencial para el cumplimiento de las funciones del estado .

2.3.5.2.1. Funciones básicas del estado que se materializan en políticas públicas

a) Función de asignación, b) Función de distribución y c) Función de estabilidad. Las funciones tienden a materializarse en políticas públicas y los distintos poderes interactúan entre sí para la toma de las decisiones.

Funciones de asignación: Que busca asegurar la provisión de bienes y servicios sociales y el proceso mediante el cual el total de recursos se divide entre bienes sociales y recursos.

Funciones de distribución: Proceso mediante el cual la renta y riqueza se distribuyen para garantizar un estado equitativo y justo.

Funciones de estabilidad: Que se orienta a garantizar la estabilidad económica mediante la utilización de una política presupuestaria y la estabilidad social mediante la resolución de conflictos.

2.3.5.3. Fases de la elaboración de políticas públicas³³

a) Identificación del problema: En esta etapa se inicia con la identificación de un problema claro y delimitado, esta depende de múltiples factores dado que no existen problemas objetivos; los problemas en este sentido dependen de la subjetividad del analista, y se convierte en un problema público cuando alcanza características significativas que lo hacen relevante o cuando la cuestión alcanza proporciones de crisis.

³³ Uriarte, Edurne, *Introducción a la ciencia política*, pagina 205 a la 207.

b) Realización del diagnóstico: Una acción de gobierno sin un diagnóstico adecuado no es política pública, es simplemente una acción gubernamental; en esta etapa se debe de realizar un análisis causal que nos permita conocer cuáles son las causas principales que están generando el problema, el análisis causal es, un paso crucial en esta etapa debido a que las soluciones que se planteen deben de estar enfocadas en atacar las causas del problema y no las consecuencias.

c) Elaboración de soluciones: En esta etapa inicia cuando el problema pasa a formar parte de una agenda y se produce el análisis de sus características, el estudio de las diferentes opciones de solución, las implicaciones, las repercusiones, definir la población objetivo y los costos; del análisis de esas alternativas se pasa a la toma de decisiones es decir a la votación y a la sanción.

d) Implementación: Esta etapa consiste en poner en práctica la decisión, es decir la traslación de los mecanismos diseñados a la vida social; en esta fase cobra importancia especial todo el aparato administrativo del Estado, dado que ese aparato el que se responsabiliza de la implementación es decir los políticos toman las decisiones, pero son los burócratas quienes las ejecutan.

Pueden existir problemas de implementación tales como: a) Problema de diseño b) Problemas no previstos c) Cambios de contexto.

e) Organización institucional: Consiste en un orden sistemático de unidades que integran una institución conforme a criterios de jerarquía y ramificación ordenados y codificados de tal forma que sea posible los niveles y sus relaciones de dependencia que tiene

para aplicar las políticas públicas. Existen instrumentos que tiene los gobiernos para aplicar las políticas públicas Francesc Pallares³⁴ distingue los siguientes elementos:

1) las normas jurídicas a través de las cuales los poderes públicos autorizan y establecen las actividades que constituyen las políticas; 2) el personal, es decir todos los empleados de la administración pública que ponen en práctica las medidas políticas; 3) los recursos materiales, fundamentales financieros y que sobre todo provienen de los impuestos, 4) la persuasión que es el elemento que hace efectivas las normas jurídicas, mucho más fáciles de aplicar a través del convencimiento de todos aquellos afectados por esas normas; para desarrollar la política o supervisar la gestión; se requiere monitoreo y coordinación.

f) Ejecución: Comprende el conjunto de actividades y procesos que llevan a cabo las entidades administrativas para poner en práctica la decisión pública adoptada; esta etapa es la ejecución de la política es la secuencia programada de acciones, dirigida a producir los resultados definidos a partir de los objetivos previos.

g) Evaluación: Esta etapa consiste en el análisis de los resultados de las políticas públicas y la gestión pública, dentro del aparato gubernamental; a través de la evaluación se generan recomendaciones que incrementan la eficacia y la eficiencia de las políticas públicas y así examinarlas para mantenerlas, modificarlas o terminarlas.

³⁴ Francesc Pallares, *“Las Políticas Públicas; el sistema político en acción”*, Revista de Estudios Políticos, n° 62, 1988.

h) Retroalimentación: Esta etapa consiste en conocer los logros y las deficiencias que se presentaron durante el proceso de ejecución de las políticas públicas; para que se realicen las correcciones necesarias que contribuyan al mejoramiento.

2.3.5.4. Componentes de las políticas públicas

2.3.5.4.1. Estrategias

Principios y rutas fundamentales que orientan el proceso para alcanzar objetivos a los que se desea llegar.

2.3.5.4.2. Planes

Planteamiento en forma coherente de las metas directrices y tácticas en tiempo y espacio, así como los instrumentos, mecanismos y acciones que utilizarán para llegar a los fines deseados.

2.3.5.4.3. Programa

Es un conjunto homogéneo y organizado de actividades a realizar para alcanzar una o varias metas del plan a cargo de una o varias unidades responsables.

2.3.5.4.4. Proyecto

Conjunto de acciones ordenadas que deben su importancia a que sobre estos se estructuran las inversiones específicas y se administran los recursos.

2.3.5.4.5. Acciones

Responde al ejercicio de aquellos instrumentos económicos sociales o normativos y administrativos que utiliza y desarrolla el gobierno para inducir determinados comportamientos de los actores con el objeto de que hagan compatibles sus acciones con propósitos del plan.

2.3.5.5. Políticas públicas en materia de tránsito

2.3.5.5.1. Conceptos de política públicas en materia de tránsito

Toda acción pública encaminada a conseguir un descenso en la siniestralidad de los accidentes de tránsito, alcanzando una caída en el número de víctimas mortales y de heridos por accidentes de circulación, puede ser considerada una política pública de tránsito. Las políticas públicas en materia de tránsito debemos de analizarlas desde dos aspectos: por un lado, desde un aspecto cualitativo definido como el conjunto de acciones que se llevan a cabo en una sociedad desde diferentes campos (institucional, infraestructuras, educación, salud, etc.) para garantizar la máxima seguridad de transporte por carretera, por otro lado, desde un aspecto cuantitativo que lo definimos como el nivel de desarrollo de una sociedad en cuanto a la implementación de medidas para reducir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito.

2.3.5.5.2. Políticas públicas para el delito de homicidio culposo por conducción peligrosa

Antecedentes Nacionales de las Políticas Públicas por el delito de Conducción Peligrosa para disminuir Homicidio Culposo. En San

Salvador, 29 de septiembre 2011. Autoridades del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Viceministerio de Transporte (VMT), Policía Nacional Civil (PNC) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS) presentaron el Plan Nacional de Seguridad Vial con el que se busca reducir un 50% de las víctimas por accidente de tránsito, según la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, “Juntos podemos salvar millones de vidas” impulsada a nivel mundial.

Para el ex Ministro de Obras Públicas, Lic. Gerson Martínez, hizo el lanzamiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, quien expuso la conversión de la estrategia general en un verdadero plan aplicado que con ello se busca el cumplimiento al país, a la ciudadanía, así como a los compromisos regionales e internacionales en materia de seguridad vial”.

“La educación vial debe de ser una educación temprana para nuestros niños y jóvenes, hasta para nosotros mismos que frecuentemente estamos frente al volante; de esta manera se podrá evitar la conducción temeraria en nuestro país”, enfatizó El Ministro de Obras Públicas. Agregó que la seguridad vial es accesibilidad para personas invidentes, personas con discapacidad y el plan pretende dar cumplimiento a esas responsabilidades, además mencionó que el mantenimiento de los automotores y el constante chequeo de los mismos son parte de la seguridad vial.

Según el Representante de la Organización Panamericana de la Salud, Dr. José Ruales, a nivel mundial el mayor riesgo de muerte

que tienen las personas, jóvenes entre 15-29 años son los accidentes de tránsito.

Finalmente reconoció el compromiso para la formulación del Plan de Seguridad Vial, del Comité Coordinador liderado por el Viceministerio de Transporte, donde han participado de manera muy comprometida la PNC, el Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, la sociedad civil a través de ONG's, el sector transportista, las aseguradoras y los empresarios de vehículos.

La Década de la Seguridad Vial 2011- 2020 han planteado al Estado Salvadoreño, a la sociedad civil y a la empresa privada la oportunidad histórica y la determinación de sumarse al esfuerzo para elaborar e implementar multisectorialmente un Plan Estratégico de Seguridad Vial de El Salvador 2011-2020.

El cual deba tener alineados los objetivos, áreas estratégicas y las acciones a los cinco pilares del Plan Mundial: (i) gestión de la seguridad vial, (ii) vías de tránsito y movilidad más seguras; (iii) vehículos más seguros; (iv) usuarios de vías de tránsito más seguros; y (v) respuesta tras los accidentes.

En tal sentido la OPS congratula al Gobierno de El Salvador y al Pueblo Salvadoreño por el lanzamiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, potente instrumento de política pública, que, una vez asumido con responsabilidad por autoridades, conductores y ciudadanos, seguramente contribuirá a la reducción de las lesiones, discapacidades y muerte provocadas por accidentes de tránsito.

La OMS/OPS desempeñará un papel en la coordinación de los esfuerzos mundiales sobre el Decenio y el seguimiento del progreso hacia el logro de los objetivos del Decenio en los planos nacional e internacional.

Además, la OMS/OPS seguirá prestando apoyo técnico a las iniciativas nacionales de seguridad vial, entre ellas las de El Salvador dirigidas a disminuir la conducción bajo efectos de bebidas alcohólicas y el exceso de velocidad, aumentar el uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, y mejorar la atención de emergencia.

Presidieron este acto el Ministro de Obras Públicas, Lic. Gerson Martínez; Viceministro de Transporte, Lic. Nelson García; Director de Transporte, Lic. Luis Escamilla; Sub director de tránsito de la PNC, Cesar Flores; Representante de OPS, Dr. José Ruales. Educación Vial: Como parte del programa de prevención de accidentes, la División de Educación Vial ejecuta el Programa de Educación Vial dirigido a centros escolares.

Este esfuerzo se inició en 1996; sin embargo, fue hasta 1999 que tomó fuerza, al sumarse al esfuerzo de manera oficial, el Ministerio de Educación y el Vice Ministerio de Transporte. También se ha contado con el apoyo de ACES, La Centroamericana, S.A. y del Instituto MAPFRE. Pretendían realizar visitas a centros escolares para impartir charlas sobre Educación y Seguridad Vial a los alumnos/as en jornadas de 4 horas por cada sección escolar, desde primero a noveno grado.

Enseñándoles normas de seguridad vial para que su desplazamiento en la vía pública sea segura: Las partes de una vía y para quienes están destinadas, como cruzar la calzada y cuáles son los lugares destinados para que los peatones crucen, comportamiento peatonal en el entorno escolar, señales de tránsito, comportamiento que los niños y niñas deben observar en el transporte escolar, transporte público y privado, normas de seguridad vial para un ciclista, licencias de conducir y accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud: a) 1974 Se declara que los accidentes de tránsito son problema grave de salud, b) 2003 la ONU. Emite la Resolución 57/309 sobre seguridad vial, c) 2004 La Asamblea General de la ONU invita a la OMS a que sea la coordinadora en Seguridad Vial, e) 2004 OMS y BM hicieron un llamado a los gobiernos para adoptar Políticas a favor de seguridad y educación Vial. Metas de la Seguridad Vial: La reducción de las muertes y traumatismos por accidentes de tránsito en un 50% para el 2020 está incluida entre las metas de los objetivos de Desarrollo Sostenible³⁵.

2.3.5.6. Divisiones policiales encargadas de evitar accidentes de tránsito

2.3.5.6.1. División educación vial

Poner en práctica una serie de medidas al conducir son algunas de las maneras de evitar accidentes de tránsito, debido a que no solo está en

³⁵ *Unidad de Violencia y Lesiones Ministerio de Salud. Programa de Causa Externa, Ministerio de Salud.*

peligro la vida del conductor sino también las de otras personas. A este respecto la División de Educación Vial tiene en cuentas estos hechos y los daños físicos y psicológicos que puede causar a las partes involucradas. Las leyes que se rompen van desde la destrucción del conductor, el irrespeto a las señales de tránsito, velocidad excesiva, invadir carril y estado de ebriedad, etc.³⁶.

Por medio de la promoción de la Educación Vial esta División toma parte en la prevención de accidentes de tránsito, capacitando en seguridad vial a la población en general, así como a los miembros del equipo de la División y del Departamento de Policía para calificar el grado de comprensión y de efectividad en la aplicación del reglamento. La División de Educación Vial es respaldada por medio de las leyes de tránsito. En la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se exige que los reincidentes en infracciones asistan a un curso de reeducación vial³⁷ y en su artículo 89 muestra la importancia de la educación vial en las aulas por medio de programas educativos de seguridad vial.

Asimismo, el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial confiere toda la autoridad a la División de Educación Vial en el artículo 9 para que diseñe y ejecute planes de educación vial que resulten en modificaciones de la conducta de los automovilistas.

En El Salvador se inició el programa de capacitación, para conductores de autobuses del servicio público de pasajeros para mejorar el comportamiento de estos al momento de conducir el vehículo automotor y mejorar los tratos

³⁶ Viceministerio de Transporte Terrestre. División Policía de tránsito sub regional de mejicanos. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte

³⁷ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 119. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte

hacia los usuarios. Con este programa las autoridades de Transporte esperan cambiar malas conductas e irresponsabilidades de motoristas ya que se cometen muchas irregularidades al momento de conducir y no respetan las señales de tránsito. El trato hacia los usuarios es muy malo ya que ellos hacen lo que les conviene y no respetan la Ley de Tránsito. Las escuelas de capacitación, más el proyecto de crear una licencia especial para motoristas del transporte de pasajeros son algunas medidas para mejorar el servicio hacia los usuarios.

Todos sabemos que a través de la educación los pueblos se superan y esta no sería una excepción que los conductores del transporte se superen con las capacitaciones que se brindan con este nuevo curso. Las capacitaciones a motoristas son impartidas en cuatro escuelas autorizadas por el viceministerio de Transporte: APROSI, ASES, CIPRO, FIPRO.

El curso de capacitación dura seis meses dividido en módulos que pueden ser cursados durante los fines de semana o días libres del conductor. Los alumnos aprenden diferentes materias: Relaciones Humanas, Primeros Auxilios, Técnicas de Conducción entre otras. Los beneficios de recibir las capacitaciones no sólo son para el motorista por los conocimientos que adquiere, sino también para los empresarios, pues sus unidades estarán en mejores manos y se evitarán miles de accidentes en las carreteras ya que estas personas tendrán el mayor cuidado al momento de conducir. Y sobre todo para los usuarios porque son quienes recibirán un mejor trato y viajarán más seguros.

Sanciones aplicadas a personas reincidentes en infracción en accidentes de tránsito: La División de Educación Vial en coordinación con el Viceministerio de Transporte se encarga de ejecutar y poner en práctica el Curso de

Reeducación Vial dirigido a personas reincidentes que cometen infracciones y provocan accidentes de Tránsito.

En el Art. 119 de la Ley de Transporte Transito y Seguridad vial se sanciona a las personas reincidentes que no cumplan con las reglas que se establecen en esta Ley, y estos podrán renovar su licencia de conducir, hasta que hayan cancelado las multas correspondientes y cumplidas con el procedimiento siguiente:

a) Cuando en un año fiscal los conductores de vehículos automotores acumulen cuatro infracciones del mismo tipo, sean éstas, leves, graves o muy graves, el conductor deberá pagar a partir de la cuarta el doble del valor normal, además se someterá a un Curso de reeducación vial, impartido por las instituciones que el Viceministerio de Transporte autorice. Luego de finalizado este curso se le entregara la Licencia de Conducir y no volver a cometer las infracciones.

b) Este es otro caso de reincidencia si en el mismo año fiscal los conductores acumulan siete infracciones, se les decomisará la licencia y para su devolución deberán someterse a otro curso de reeducación vial y a la cancelación del valor de las infracciones cometidas. El Viceministerio de Transporte, emitirá el instructivo correspondiente y la Dirección General de Tránsito y la Policía Nacional Civil, velarán por su aplicación. Estas instituciones son las encargadas de vigilar el cumplimiento de los conductores reincidentes para que no vuelvan a reincidir y poder cumplir con el requisito de Ley que es el curso de reeducación vial para poder obtener la licencia de conducir.

En el Art. 119- E regula el procedimiento una vez se encuentre a un conductor que hay reincidido en las infracciones contempladas en la Ley, y la Dirección General tendrá un plazo de 30 días para iniciar el procedimiento respectivo a la persona que cometa las infracciones contempladas en la Ley de Transporte y la Dirección debe vigilar por medio de las unidades que esta tiene que las personas cumplan con los requisitos que se establecen. Cuando se ordene suspensión definitiva de la licencia para conducir automotores, o de la autorización para conducir unidades de transporte colectivo, el interesado transcurridos dos años desde tal suspensión, podrá solicitar nuevamente la respectiva autorización, para lo cual deberá llenar todos los requisitos exigidos por el ordenamiento al efecto, para los casos en que se presenta solicitud por primera vez.

En el Art. 120 de la Ley de Transporte se faculta al Viceministerio de Transporte a través de la Dirección General de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, que serán los entes encargados de aplicar las multas relativas a esta materia; y al efecto llevará el registro y control correspondiente. También, a través de la Dirección General de Tránsito se extenderán las solvencias respectivas en los casos de transferencia de vehículos, cambio de motor y de color; matrícula, licencia y refrenda de las mismas, o cualquier otro trámite establecido en el Reglamento respectivo.

En el 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.

En Reglamento General de Transito en su Artículo 249. Regula que 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 en aquellos casos que proceda está regulado en el Art. 251 lo referente 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: a) 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 suspensión definitiva. b) 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. c) 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. d) 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. En definitiva, esta División tiene una gran responsabilidad para prevenir accidentes de tránsito utilizando todas las herramientas y autoridad con que cuenta.

2.3.5.6.2. División seguridad vial

Esta División pone en práctica sus facultades en el campo, es decir, en las calles vigilando el tránsito y velando por la seguridad vial; además tiene la responsabilidad de hacer valer la Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sus reglamentos y demás disposiciones afines, para el fiel cumplimiento de las normas a los conductores que cometan

infracciones. La responsabilidad de la seguridad vial tiene dos partes, por un lado, son los agentes policiales los que vigilan el fiel cumplimiento de las leyes de seguridad vial, y por el otro los conductores tienen el principal compromiso de velar por su seguridad en carretera.

2.3.5.6.3. División control vehicular

Esta División presenta características en sus actividades parecidas a las de la División de Seguridad Vial; sin embargo, la función principal de esta división es ejecutar acciones operativas ya que posee autoridad para realizarlas, además de hacer cumplir las disposiciones de las leyes de tránsito. Entre las acciones operativas con las que cuenta esta División están “Controles Vehiculares, Patrullajes Móviles, Verificación de características de condiciones físicas de vehículo automotores, verificación de condiciones físicas de vehículos accidentados, Pruebas de Alcoholemia, a través de Alcotest, medición de velocidad de vehículos automotores a través de aparatos radar láser”³⁸. Por medio de esta división se tratan de evitar accidentes de tránsito ya que este es su fin último. Sin embargo, las acciones que ejecuta esta división para mantener la seguridad en el tránsito terrestre están limitadas por las medidas que tomen los conductores en el tráfico.

2.3.5.6.4. Departamento motorizado

El Departamento Motorizado se encarga de mantener la seguridad vial y el control vehicular mediante la inspección del flujo de tránsito en motocicleta, a través de la Unidades Motorizadas. Las acciones preventivas y correctivas que llevan a cabo permiten “disminuir las víctimas de accidentes de tránsito,

³⁸ Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil.
www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte.

congestionamiento vehicular, controles de reducción de velocidad e infraccionar a todo aquel conductor que infrinja lo establecido en la Normativa Legal de Tránsito”³⁹. Este Departamento tiene la facilidad en la prevención de los accidentes de tránsito por su facilidad de desplazamiento, y por el respaldo que tienen de las normativas legales.

2.3.5.6.5. División de investigación de accidentes de tránsito

A pesar que el Departamento de Policía pone en práctica medidas preventivas para evitar accidentes de tránsito, siempre ocurren. En tal caso dentro del Departamento Policial se encuentra: La División de Investigación de Accidentes de Tránsito cuya misión principal es: “Llegar con mayor prontitud posible al lugar de los hechos y elaborar acta de inspección de accidentes de tránsito con daños personales y/o materiales de manera técnica y profesional en el sistema vial a nivel nacional”⁴⁰.

Esta División se encarga de todo el proceso de:

- 1) deducción de responsabilidades con los involucrados en el accidente de tránsito,
- 2) corrobora los hechos a manera de que queden lo más claros posibles inspeccionando el lugar de los hechos y
- 3) asimismo, brindar asistencia a los involucrados.

³⁹ Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil.
www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte.

⁴⁰ Idem. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte

2.3.6. Planes operativos desarrollados por la Subdirección de Tránsito Terrestre

2.3.6.1. Plan Alcoholemia

2.3.6.2.

Este plan es uno de los importantes con los que cuenta el Departamento de Policía ya que uno de las principales causas de accidentes de tránsito es por esta razón.

El principal instrumento de medición del nivel de alcohol en la sangre que utiliza la policía es el Alcotest. de enero a Diciembre del año 2009 se tenía datos estadísticos de:758 muertos aproximadamente y, 8,133 lesionados de los cuales los conductores ebrios fueron responsables en numerosos casos⁴¹.

2.3.6.3. Plan Operativo Laser a Ejecutarse a Nivel Nacional

El Plan Láser consiste en la utilización de un instrumento de medición de velocidad para controlar la rapidez con que conducen los automovilistas. Se establecen controles a nivel nacional orientados a infraccionar conductores que circulan a excesiva velocidad en sus vehículos.

2.3.6.4. Plan particular de la División de Tránsito Terrestre de Ordenamiento y agilización del tráfico vehicular

Este plan se ejecuta principalmente cuando se realizan actividades especiales que requieren el uso de calles, como por ejemplo las festividades agostinas. El objetivo de este plan es mantener el orden y el flujo de vehículos en los lugares que serán utilizados para realizar las festividades. Durante estas actividades se llevan a cabo registros preventivos de

⁴¹ Ibid. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte

vehículos, controles vehiculares, patrullajes móviles, patrullajes a pie. Asimismo, a los conductores que infrinjan las leyes se le aplica infracciones de tránsito, decomiso de vehículos, decomiso de licencias de conducir decomiso de tarjetas de circulación, pruebas de alcotest, etc.

2.3.6.5. Plan operativo velocidad segura, a ejecutarse a nivel nacional

El plan Velocidad Segura tiene como objetivo reducir la velocidad de los vehículos. En este plan se establecen controles en los cuales se tienen en cuenta todas las normativas de la ley, así como la importancia de la participación de otros planes como el de alcoholemia y el plan laser. Los resultados que se obtienen al llevar a cabo este plan son la reducción velocidad en las carreteras de los vehículos y la prevención de la accidentabilidad.

2.3.6.6. Plan luciérnaga a desarrollarse en vías y carreteras a nivel nacional

El Plan Luciérnaga del Departamento de Policía se realiza en las calles y durante la noche teniendo en cuenta la velocidad de los vehículos principalmente y las infracciones a la ley que realicen los conductores. En este plan se imponen esquelas en general, se decomisan tarjetas de circulación, licencias de conducir, etc.

2.3.6.7. Plan de seguridad vial a nivel nacional

Este plan consiste en controles en patrullas móviles y a pie a nivel nacional, con los cuales se busca tener un mejor control de las vías para aplicar las normativas de las leyes de tránsito.

2.3.6.8. Plan operativo vehículos piratas a ejecutarse a nivel nacional

El plan operativo vehículos piratas establece la prioridad de controlar los automovilistas que conduzcan con la licencia de conducir vencida, a los que no porten la tarjeta de circulación, o en los casos que las tarjetas de conducir estén vencidas o sean falsas. Por lo cual se les da la facultad de decomisar los vehículos, las tarjetas de circulación, entre otras.

2.3.6.9. Plan para el control de vehículos sin placas, con placas extranjeras y campaña preventiva en el control de polarizado en los vehículos en el sistema vial a nivel nacional

El objetivo de este plan es controlar los vehículos que circulan a nivel nacional, siendo estos nacionales o extranjeros. Se establecen controles a nivel nacional en dicho plan. Tienen la autoridad para otorgar esquelas de tránsito por infringir la Normativa de Tránsito vigente por faltas leves, graves, o muy grave. Así también para decomisar licencias de conducir, vehículos, placas, tarjetas de circulación, permisos de línea, pólizas de importación.

2.3.6.10. Plan operativo vehículos polarizados a ejecutarse a nivel nacional

Este Plan Operativo tiene como principal objetivo inspeccionar el grado de polarización que tienen los vehículos, en el caso de sobrepasar los límites son infraccionados. En el Plan Polarizado se establecen controles a nivel nacional que inspecciona a los conductores que circulen en sus vehículos a los cuales se les practica la prueba de polarizado.

2.4. Marco Jurídico

2.4.1. Régimen Constitucional

Diversas razones se dan en el cometimiento de delitos y específicamente en el del homicidio por accidente de Tránsito Terrestre, fundamentan la necesidad que se desarrolle una investigación seria y eficaz a través de las instituciones correspondientes y que emprenda dicha labor en virtud de determinar cuáles son las razones por las cuales se realizan tantos homicidios de tránsito anualmente.

Dentro del precepto Constitucional se estipula claramente que le es al Ministerio Público a quien le corresponde la investigación de los delitos, pero concretamente al Fiscal General de la República según lo estipula en el Artículo 193 núm. 3, pero para dar cumplimiento a este precepto, es menester garantizar su integración y considerar de manera inequívoca que factores deben de tomarse en cuenta al momento de realizar la investigación en casos concretos y que nivel de porcentaje debe de incluirse en este asunto a la Policía Nacional Civil.

Para ello se requerirá una investigación minuciosa de ambas instituciones acreditadas a fin de determinar la verdad real sobre el asunto que se pondrá en conocimiento al Juez competente, y este tenga una percepción amplia del delito en particular.

Según el artículo 1 de la constitución El Salvador reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del estado,

asimismo en su inciso tercero menciona que es obligación del estado el asegurar a los habitantes el goce de la salud

Según el artículo 65 de la constitución el cual menciona que es obligación del estado velar por su conservación, por lo consiguiente el estado deberá generar políticas públicas encaminadas a la reducción de accidentes de tránsito a causa de la conducción peligrosa ya que esto también refleja de alguna manera problemas en cuanto al sector salud en lo referente al número de personas lesionadas que se registra cada año a causa de accidentes viales ⁴².

En relación al artículo 2 de la republica al mencionar que toda persona tiene derecho a la vida, e integridad física con referente al tema de que el estado debe de ser el responsable de generar políticas públicas.

Las Políticas Públicas deben estar encaminadas a que se disminuya la problemática y así evitar la gran cantidad de fallecidos con respecto al tema del derecho a la vida y la integridad física con respecto al tema de personas que resultan lesionadas por causas de accidentes automovilísticos.

2.4.2. Convenios Internacionales

A lo largo de la historia podemos verificar como el tema del transporte se ha vuelto más complejo debido a las necesidades que han ido surgiéndole al ser humano a lo largo de la historia como la

⁴² Decreto legislativo número 152 del 30 de enero de 1992, publicado en el diario oficial número 19 tomo número 314 del 30 de enero de 1992, constitución de la república de El Salvador artículos 1 y 2 en relación al artículo 65.

necesidad de transportarse de un lugar a otro por cuestiones de índole laboral o negocios surgiendo así la invención de la rueda y del automóvil que con el paso del tiempo se fue haciendo más necesario en los diferentes pueblos y ciudades hasta llegar a verse como un problema en la medida que a mucho crecimiento de vehículos automotores hay más incrementos de accidentes viales a causa de conducción peligrosa.

Por lo tanto, se ve más elevada la cifra de fallecidos y lesionados, viéndose de esta manera la necesidad de generar instrumentos legales que regularan lo relativo al transporte y obligar a los estados a crear dentro de sus políticas normas comunes con relación a otros países ya que no solo es un problema a nivel nacional, sino que por el contrario es una problemática que aqueja al mundo entero.

Por lo cual se crean los llamados convenios internacionales los cuales son obligatorios para los estados que formen parte de los mismos los cuales dan pautas de conducción más seguras que responsabilizan por ende a las personas que infringen dicha normativa.

2.4.2.1. Primera Convención Internacional de 11 de Octubre de 1909⁴³

Según la historia en 1909 se detallan en una convención internacional con fecha de 11 de octubre la primera normativa internacional en lo referente a la circulación internacional de automóviles en la cual se destacó un certificado internacional de carreteras que permite el ingreso de circulación en los estados

⁴³ 11 de octubre de 1909, convenio internacional relativo a la circulación de automóviles, artículo 1,2,3,4.

miembros la cual fue ratificada por 16 países incluyendo Alemania Bélgica España Francia gran Bretaña e Italia.

2.4.2.2. Convenio Internacional relativo a la circulación de automóviles del 11 de octubre de 1911

En resumen, este convenio establece una serie de normativa con respecto a las condiciones que deben de reunir los automóviles para poder circular por la vía pública, y deberían de contener, las condiciones que debían de reunir los conductores de los vehículos cuando podía negarse el certificado de reconocimientos internaciones cuando podía hacerse un cruce y pase de vehículos. En lo referente a las placas de los vehículos y un sin número de normativa que debían de reunir los estados parte mucha normativa de la que se observa en estos primeros tratados son los que hoy en día se regulan en nuestra legislación nacional.

2.4.2.3. Convenio de unificación del sistema de señales

Este convenio fue celebrado bajo los auspicios de la sociedad de las naciones en ginebra el 30 de marzo de 1931 estableciendo en su artículo primero lo siguiente:

Las Altas Partes Contratantes adoptan el sistema internacional de señales en las carreteras descrito en el Anexo del presente Convenio y se obligan a introducirlo o hacerlo introducir lo más pronto posible en aquellos de sus territorios a que se aplique el presente Convenio. Para este objeto, procederán a poner en servicio las señales dispuestas en dicho Anexo en todos los casos en que hayan de ponerse señales nuevas y al hacerse la renovación de las existentes.

La sustitución completa de las señales no conforme con el sistema internacional se realizará lo más tarde en un plazo de cinco años a contar de la entrada en vigor del presente Convenio para cada una de las Altas Partes Contratantes. Obligando a los estados parte a cambiar la antigua señalización para efecto de que se puedan regir con respecto a las mismas normas de tránsito se unifico para los estados partes las señales de peligro, señales que implican prescripciones absolutas, señales que marcan obligaciones a cumplir, las que implican una simple indicación entre otras mostrando de igual forma el icono de cada señal antes mencionada.

2.4.2.4. Convención sobre la circulación por carretera ⁴⁴

La cual fue firmada en ginebra en el año de 1949 bajo el patrocinio de las naciones unidas el cual es considerado como un código de circulación internacional el cual norma las reglas de la circulación vial, menciona este convenio y de importante aporte al tema de investigación que se establecía que todo conductor antes de ingresar a la carretera debía de asegurarse de hacer las maniobras sin peligro para los peatones o usuarios, indicar claramente su intención de por ejemplo virar colocando la vía respectiva, no entorpecer en ningún caso la circulación que venga en sentido contrario lo que hoy día genera muchas muertes a causa de una conducción peligrosa, lo referente las luces blancas ya sea de noche o cuando las condiciones atmosféricas lo ameriten para evitar percances viales entre otros.

⁴⁴ 8 de noviembre de 1968 hecho en Viena. *Convención sobre la circulación por carretera*, artículo 2,6.

2.4.2.5. Convención sobre la circulación y señalización vial

Las cuales fueron firmadas en Viena el 8 de noviembre de 1968 creada con el objetivo de facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres y de aumentar la seguridad en dichas vías, mediante la adopción de reglas uniformes de circulación.

Reglaba lo referente a Excepciones a la obligación de admitir en circulación internacional a los automóviles y a los remolques, Número de matrícula de los automóviles y de los remolques en circulación internacional, Signo distintivo de los automóviles y de los remolques en circulación internacional, marcas de identificación de los automóviles y de los remolques en circulación internacional; condiciones técnicas relativas a los automóviles y a los remolques, Permiso nacional para conducir, Permiso internacional para conducir. Entre sus disposiciones reglaba lo siguientes:

Preeminencia de la señalización, Los usuarios de la vía deberán, aun en el caso de que las prescripciones de que se trate parezcan en contradicción con otras reglas de la circulación, obedecer las prescripciones indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales, Las prescripciones indicadas por semáforos prevalecen sobre las indicadas por señales viales que reglamenten la prioridad. Las órdenes dadas por los agentes encargados de regular la circulación, Los agentes encargados de regular la circulación serán fácilmente reconocibles y visibles a distancia, tanto de noche como de día, Los usuarios de la vía estarán

obligados a obedecer inmediatamente cualquier orden de los agentes encargados de regular la circulación.

Se recomienda que las legislaciones nacionales establezcan que se consideren especialmente como órdenes de los agentes que regulan la circulación: El brazo levantado verticalmente; este ademán significa "atención, alto" para todos los usuarios de la vía, salvo para los conductores que no puedan detenerse en condiciones de seguridad suficientes; además, si ese ademán se efectúa en una encrucijada, no obligará a detenerse a los conductores que hayan entrado ya en ella, el brazo o los brazos extendidos horizontalmente; este ademán significa "alto" para todos los usuarios de la vía que vengan, cualquiera que sea el sentido de su marcha, de direcciones que corten la indicada por el brazo o los brazos extendidos, después de haber hecho este ademán el agente encargado de regular la circulación podrá bajar el brazo o los brazos, para los conductores que se encuentran frente al agente o detrás de él, este ademán significa igualmente "alto", El balanceo de una luz roja, este ademán significa "alto" para los usuarios de la vía hacia los cuales esté dirigida la luz. Las órdenes dadas por los agentes que regulan la circulación prevalecen sobre las indicadas por las señales viales, los semáforos o las marcas viales, así como sobre las reglas de circulación entre otras cosas en cuanto a señalización vial que reglaba este convenio.

2.4.2.6. Los Convenios de Paris

Los problemas de circulación vial emergen en Europa con los primeros años del siglo XX. Los Gobiernos de los países afectados

por la anterior situación y con el fin de estudiar la manera de facilitar cuanto sea posible la circulación internacional por carretera”, y también con el “fin de modificar el Convenio Internacional relativo a la Circulación de Automóviles de 11 de octubre de 1909, se reúnen en Conferencia en París del 20 al 24 de abril de 1926, que termina con la formalización de los instrumentos jurídicos internacionales que llevarían el nombre de Convenio relativo a la Circulación Vial Internacional y Convenio Internacional relativo a la Circulación del Automóvil.

2.4.2.7. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. (23 de marzo de 1976)

En este instrumento jurídico internacional se regula que todo individuo tiene derecho a la libertad y a la seguridad personal. Nadie podrá ser sometido a detención o prisión arbitrarias. Nadie podrá ser privado de su libertad, salvo por las causas fijadas por ley y con arreglo al procedimiento establecido en ésta según lo establece el artículo 9. Y es que al momento de ocurrir un accidente de Tránsito Terrestre y se logre establecer la responsabilidad de dicha persona se le tiene que informar de su detención y ser respetado sus derechos.

Conforme la persona a la que se le impute el delito de homicidio o conducción temeraria de Vehículo Automotor esta será informada, en el momento de su detención, de las razones de la misma, y notificada, sin demora, de la acusación formulada contra ella.

Con relación a que toda persona detenida o presa a causa de una infracción penal será llevada sin demora ante un juez u otro funcionario autorizado por la ley para ejercer funciones judiciales, y tendrá derecho a ser juzgada dentro de un plazo razonable o a ser puesta en libertad. La prisión preventiva de las personas que hayan de ser juzgadas no debe ser la regla general, pero su libertad podrá estar subordinada a garantías que aseguren la comparecencia del acusado en el acto del juicio, o en cualquier momento de las diligencias procesales y, en su caso, para la ejecución del fallo.

Toda persona que sea privada de libertad en virtud de detención o prisión tendrá derecho a recurrir ante un tribunal, a fin de que éste decida a la brevedad posible sobre la legalidad de su prisión y ordene su libertad si la prisión fuera ilegal. Toda persona que haya sido ilegalmente detenida o presa, tendrá el derecho efectivo a obtener reparación.

El Instrumento también protege a la víctima que resultare en un accidente de Tránsito y es que en el artículo 6 establece que el derecho a la vida es inherente a la persona humana. Este derecho estará protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida arbitrariamente. Y es que nuestra Constitución regula el derecho a la vida, las estadísticas en nuestro país muestran que diariamente ocurren homicidios por accidentes de Tránsito debido a la imprudencia de los conductores y muchas veces de los peatones.

El término 'vida" (latín: vita), desde el punto de vista de la biología, que es el más usado, hace alusión a aquello que distingue a los reinos animal, vegetal, hongos y protistas (según autores, también

los virus) del resto de manifestaciones de la naturaleza. Implica las capacidades de nacer, crecer, reproducirse y morir.

Una definición científica es la capacidad de administrar los recursos internos conforme a los cambios de adaptación en el medio, sin que exista una trazabilidad directa entre causa-efecto desde el 'objeto' que administra los recursos hasta el cambio introducido en el medio por ese 'objeto', sino, más bien, una 'asíntota' de aproximación al ideal establecido por ese 'objeto' y que nunca llega a su consecución completa por la dinámica constante del medio.

En nuestra sociedad la vida de muchas personas no se respeta y es que los conductores de vehículos automotores no cuentan con un seguro contra daños a terceros, es decir las víctimas que resultaren perjudicadas en un accidente.

2.4.3. Leyes Secundarias

Existen variadas razones que se da el cometimiento de delitos y en especial en el del homicidio culposo por accidente de Tránsito Terrestre, y existe la necesidad que se desarrolle una investigación a través de las instituciones correspondientes y que emprenda dicha labor en virtud de determinar cuáles son las razones por las cuales se realizan tantos homicidios de tránsito anualmente.

Por consiguiente es indispensable hacer mención a las presentes leyes y reglamentos que fundamentar el accionar legal.

2.4.3.1. Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial⁴⁵

Dentro de este cuerpo normativo encontramos el objeto que es el marco legal en materia de Transporte y esta persigue el Régimen administrativo de Transporte, Tránsito y su Seguridad Vial, el de Transporte Terrestre, con excepción del Régimen Ferroviario, el de Registro Público de Vehículos Automotores: Transporte Individual y Colectivo de Pasajeros; Transporte Liviano y Pesado de Carga, el de Tránsito y Circulación Vehicular, el de Seguridad Vial, el de los Estacionamientos, Terminales de Servicio Colectivo, de Carga y demás lugares de acceso público en lo que fuese compatible, lo relacionada a la Protección al Medio Ambiente, lo referente a los Seguros y Fianzas y por ultimo Todo lo referente a Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Dirección General de Tránsito a través de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, tomará las providencias estipuladas en la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito. La Dirección General de Tránsito por medio de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, llevará un registro técnico y estadístico de los accidentes de tránsito constatados.

2.4.3.2. Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito⁴⁶

Es indudable el aumento de accidentes de tránsito terrestre que ocurren en San Salvador y el resto de la República, ocasionados por toda clase de vehículos, lo cual implica un grave peligro para la

⁴⁵ Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, D. L. No. 81 de fecha 23 de julio de 2009, publicado en el Diario Oficial No. 143, Tomo 384 de fecha 30 de julio de 2009.

⁴⁶ Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de Tránsito, 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.

seguridad de las personas y bienes materiales que provocan los homicidios. En esta ley encontramos la regulación en lo referente a los procedimientos breves y sencillos, que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los referidos accidentes y para llenar ese vacío es necesario aplicar las regulaciones adecuadas que sean necesarias. En un accidente de tránsito se puede dar lugar a la acción penal, para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente; y la acción civil, para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.

2.4.3.3. Código Penal⁴⁷

En nuestro ordenamiento jurídico el homicidio culposo según el artículo 132 el homicidio culposo será sancionado con prisión de dos a cuatro años. Cuando el homicidio culposo se cometiere mediante la conducción de un vehículo, se impondrá así mismo la pena de privación del derecho a conducir o a obtener la licencia respectiva por un término de dos a cuatro años cuando ello sea requerido.

Si la muerte culposa se produjere como consecuencia del ejercicio de una profesión o actividad médica o paramédica, se impondrá, además, la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de tal profesión o actividad por un término de dos a cuatro años. La Conducción Peligrosa de Vehículo Automotor es otro delito que es

⁴⁷ Código Penal, D.L. No. 745 de fecha 05 de noviembre de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 222, Tomo 381 de fecha 25 de noviembre de 2008.

sancionado por este código ya que se debe de dar uno de los supuestos como lo establece el artículo 147-E y es que el que mediante la conducción peligrosa de vehículo automotor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.

Se considerará conducción peligrosa: manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. Esta sanción se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido, cuando se realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada.

2.4.3.4. Código Procesal Penal⁴⁸

En el artículo 83 C. Pr. Pn nos delimita esta situación en razón de determinar quién es quién dirige y promueve la acción penal ante los jueces y tribunales, en tal sentido nos ocupa Dentro de los parámetros que establece la Constitución.

Dichos parámetros son aplicables a fin de poner al conocimiento al Juez competente de la causa y así deducir las responsabilidades civiles y penales en los accidentes de tránsito terrestre ocasionados por cualquier tipo de vehículo y aplicar dicha sanción.

⁴⁸ Código Procesal Penal. D. L. No. 733 del 22 de octubre de 2008, publicado en el D. O. No. 20, Tomo 382, del 30 de enero del 2009.

Nos ocupa en la investigación cuales son las primeras diligencias que no pueden diferirse en la que se ven involucrados tanto el actor del hecho contemplado por la norma como la víctima del hecho, pero es importante determinar cuáles son los métodos utilizados; métodos que contempla el Art. 11 de la Ley de Procedimientos Especiales de Accidentes de Tránsito como lo son: la inspección personal en el lugar donde ocurrió el accidente, el reconocimiento pericial de los ofendidos y el cadáver y la inspección del vehículo, además de 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.

En tal dirección es amplio nuestro marco de investigación y requiere de una investigación profunda de la necesidad que nace de porque existen tantos accidentes de tránsito en el área Metropolitana de San Salvador, el estudio de la normativa nos lleva a la obligación de determinar si este marco normativo es suficientemente eficaz y los métodos de investigación son lo suficientemente capaz para determinar responsabilidades.

2.4.3.5. Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito⁴⁹

En El Salvador, los accidentes de tránsito han venido incrementándose con mayor proporción año con año, sin embargo, hasta el 2012 no se contaba con una atención especial para

⁴⁹ Ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito D.L. No. 232 de fecha 14 de diciembre de 2012, publicado en el Diario Oficial No. 8, de fecha 14 de enero de 2013.

aquellas personas que resultasen con algún grado de discapacidad o fallecidas a causa de tales accidentes.

En vista de lo anterior, se volvió necesaria la creación de una ley que velara por la vida y la salud de las víctimas, por lo que en abril de 2013 entró en vigencia la Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito, la cual mediante la creación de una institución garantizaba los fondos necesarios para brindar una prestación económica y una atención especial en salud.

Dicho lo anterior, es preciso mencionar que toda víctima de accidente de tránsito necesita de una atención especial, sin embargo esta genera un costo elevado para las personas y para la red hospitalaria nacional dependiendo del grado de lesión que sufra, así como también a las familias de quienes resulten fallecidos en concepto de gastos funerarios.

Es por esta razón, que el FONAT al otorgar una prestación económica a toda víctima de accidente de tránsito; asimismo, tiene por objeto impulsar, de acuerdo a su disponibilidad financiera, programas que contribuyan con la incorporación a la vida productiva de toda persona que resulte con algún grado de discapacidad temporal o permanente, a consecuencia de un accidente de tránsito y fomentar campañas de educación y prevención vial, de conformidad con las condiciones fijadas en la esta ley, con el objeto de reducir en forma sistemática los accidentes de tránsito.

Según el artículo uno de la presente ley tiene por objeto establecer el marco legal que garantice los fondos necesarios para otorgar una prestación económica a toda persona que, a consecuencia de un accidente de tránsito, resulte con algún grado de discapacidad, ya sea temporal o permanente, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida.

Así mismo, tiene por objeto impulsar, de acuerdo a su disponibilidad financiera, programas que contribuyan con la incorporación a la vida productiva de toda persona que resulte con algún grado de discapacidad temporal o permanente, a consecuencia de un accidente de tránsito y fomentar campañas de educación y prevención vial, de conformidad con las condiciones fijadas en la presente ley, con el objeto de reducir en forma sistemática los accidentes de tránsito.

2.4.4. Reglamentos

2.4.4.1. Reglamento de la Ley Especial para la Constitución del Fondo Para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito⁵⁰

La creación de este Reglamento es muy importante porque su objeto principal es reforzar la aplicación de la Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito, y así mismo de garantizar los fondos necesarios para brindar una atención en salud y otorgar las prestaciones

⁵⁰ Reglamento de la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito, Decreto No.70 del 17 de abril de dos mil trece, publicado en el Diario Oficial No.70 del 18 de abril de dos mil trece.

económicas establecidas en la Ley, ya que vela por toda aquella persona que resulte con algún grado de discapacidad, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida, a consecuencia de un accidente de tránsito; sin embargo la creación de este reglamentos si bien es cierto no se cumplen a la perfección pero ayudan a dar solución a vacíos que deja la ley y busca solución a posible consecuencias que se genera a raíz de un accidente de tránsito.

Según el artículo uno del presente Reglamento tiene por objeto viabilizar la aplicación de la Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito, en adelante “La Ley”, a fin de garantizar los fondos necesarios para brindar una atención en salud y otorgar las prestaciones económicas establecidas en la Ley, a toda persona que resulte con algún grado de discapacidad, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida, en ambos casos a consecuencia de un accidente de tránsito.

2.4.4.2. Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial⁵¹

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

⁵¹ Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, Decreto No. 61 del 1 de julio de 1996, publicado en el Diario Oficial No. 121, Tomo No. 332 de 1 de julio de 1996.

orden de la circulación y precaviendo los peligros que den lugar a desorden por falta de medidas adecuadas.

El Reglamento de Tránsito Terrestre y la respectiva ley se complementan ya que La ley establece las normas y principios generales; el Reglamento se refiere a la aplicación de las leyes en las diferentes circunstancias; aquí se establecen las normas a cumplir por todo ciudadano en relación con el tránsito terrestre ya sea que este esté actuando como conductor, pasajero o peatón.

En los artículos que integran la Ley y el Reglamento de Tránsito Terrestre están comprendidas las normas de conducta, deberes y derechos que tiene todo ciudadano mientras se desempeña como conductor, pasajero o peatón. También se expresa en ellas información general en todo lo referente a vehículos, requisitos que deben llenar cada tipo de vehículo para poder circular en la villa.

2.4.5. Jurisprudencia

2.4.5.1. 332-p-13

“Para que se configure el delito de CONDUCCIÓN PELIGROSA DE VEHICULOS AUTOMOTORES”, descrito en el Art. 147-E Pn., es imprescindible que se reúnan los elementos esenciales del tipo penal, como son: 1) Conducir vehículos de motor en forma temeraria; 2) Transgredir normas de seguridad vial , siendo ellas las contenidas en la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, y otras; 3) Poner en peligro la vida o integridad física de las personas que transitan por la red vial, como conductores, pasajeros o peatones;

siendo una modalidad del tipo, conducir un vehículo de motor en "estado de ebriedad".

Dado lo anterior es importante delimitar en qué consiste el "estado de ebriedad", para lo cual es necesario remitirnos a lo dispuesto en el Art. 171 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, el cual preceptúa "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 pre ebriedad; 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". En virtud de lo expuesto es procedente señalar que para comprobar el estado de ebriedad de una persona se puede recurrir a la práctica de análisis de laboratorio forense (ya sea por sangre, orina, señales externas y volitivas del evaluado) que resultan ser las pruebas más idóneas; siendo preciso apuntar también que, lo determinante en la conducta típica no es contar con la sola presencia de alcohol en sangre, sino que este alcance los límites requeridos por la norma invocada."⁵²

⁵² 332-P-13 CÁMARA DE LA CUARTA SECCIÓN DEL CENTRO, SANTA TECLA Sentencias Definitivas, Fecha de Resolución: 14/11/2013, Hora de Resolución: 10:00:00

2.4.5.2. Corte plena 56-COMP-2009 Conflictos de Competencia en Derecho Penal

"... 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". Con base en lo anterior se concluye que los referidos juzgados son competentes para conocer, en materia penal, únicamente de la fase de instrucción respecto a los delitos culposos provenientes de un accidente de tránsito; así se ha afirmado en diversas resoluciones, entre ellas la emitida en el conflicto 66-COMP-2005 de 16-3-2006. "Al respecto, esta Corte es del criterio que, tal y como lo ha sostenido en resoluciones anteriores —verbigracia 19-COMP-2009, de fecha 02/04/2009— el conocimiento sobre el delito de conducción temeraria de vehículo de motor le corresponde a los jueces de instrucción del fuero común, en virtud de constituir una conducta dolosa de peligro concreto, por medio de la cual el legislador penal ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial."⁵³

2.4.5.3. 63-Comp-2005

"...en cumplimiento a los Principios de Legalidad, Necesidad, Proporcionalidad y Tutela Judicial Efectiva, debe mantenerse la

⁵³ 56-COMP-2009 CORTE SUPREMA DE JUSTICIA EN CORTE PLENA San Salvador a las catorce horas y treinta minutos del día veintiuno de diciembre de dos mil diez.

calificación jurídica del delito de Homicidio Culposo. Asimismo, se vuelve necesario reiterar lo que en resoluciones anteriores este Tribunal ha expresado, en el sentido de que cuando la representación fiscal requiera por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, son competentes para desarrollar la fase de instrucción los jueces de la jurisdicción común, ya que se trata de una conducta anterior a la producción de los resultados culposos, generados a partir de esa conducción imprudente; en ese orden de ideas, es pertinente señalar que, el legislador al tipificar el citado delito, lo que pretendió fue sancionar una conducta dolosa de peligro concreto, es decir, una acción que pone en riesgo los bienes jurídicos vida e integridad física de las personas, mediante la acción de conducir temerariamente un vehículo automotor, a través de las modalidades que al efecto describió en la citada disposición legal.

Por otra parte, de conformidad con el Principio Acusatorio que informa nuestro Proceso Penal, no hay que perder de vista que, la Fiscalía General de la República, presentó el correspondiente requerimiento en contra del imputado Wilber Alberto Amaya Guerra, por los delitos de Homicidio Culposo y Conducción Temeraria de Vehículo Motor, ilícitos penales que tienen un campo separado de valoración,

Por cuanto el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, como se expresó antes es un delito de peligro concreto, es decir, de naturaleza dolosa, en el cual el sujeto activo actúa más allá de la simple imprudencia.

Mientras que, en el delito de Homicidio Culposo, el resultado se debe a la infracción de la norma de cuidado, es decir, a la transgresión de las Normas de Tránsito y en consecuencia, se considera un delito imprudente, el cual, por su menor gravedad material o daño ocasionado, no podría ser sancionado más drásticamente que un hecho doloso.

Ahora bien, con base en todo lo anteriormente expuesto, este Tribunal Superior considera que, los Jueces de Instrucción que conozcan de los delitos de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, también son competentes para juzgar y sancionar los hechos culposos que son resultado directo de los mismos, debiendo conservar su naturaleza culposa y no subsumirse como se expresó antes”.⁵⁴

2.4.6. Derecho Comparado

La pena del homicidio culposo en diferentes países de América Latina.

2.4.6.1. En El Salvador

Lo que corresponde al homicidio culposo es pena privativa de libertad de 2 a 4 años. Art. 132 C.P. de nuestro ordenamiento jurídico. Las modalidades cuando se conduce bajo los efectos de estado de estupefacientes o en estado de ebriedad o cuando son varias víctimas del mismo hecho delictivo, cuando el delito resulte de la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito es privativa

⁵⁴ 63-COMP-2005 CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las once horas y quince minutos del día trece de septiembre de dos mil siete

de libertad no mayor de cuatro años y además se impondrá la pena de privación del derecho de conducir o a obtener la licencia respectiva por un periodo de dos a cuatro años. En nuestro país se ha incrementado los accidentes de tránsito debido a la falta de educación vial que tienen las personas ya que hay varios factores que inciden en dichos accidentes. Y provocan los aumentos de homicidio provocados por los accidentes. En nuestro país está regulado en el artículo 132 del C. Pn lo referente al homicidio culposo y dice que será sancionado con pena de prisión de dos a cinco años de prisión si se esta frente a una situación de la conducción de un vehículo de motor, debe ponerse la pena de privación de conducir y a obtener la licencia respectiva por un periodo determinado⁵⁵.

2.4.6.2. En Perú

En la practica el homicidio culposo en el Perú, resulta impune, pues aun en la hipótesis de una sentencia condenatoria tratándose de una penalidad menor a ambos supuestos (simple o agrava) los tribunales peruanos aplican pena privativa de libertad condicionalmente suspendida, lo que está dando lugar a que la imprudencia en el tráfico rodado sobre todo campee sin que la norma simbólica cumpla sus fines preventivo generales o especiales. Las figuras agravadas del homicidio que se contemplan en el artículo 108 del Código Penal Peruano.

⁵⁵ Wilfredo Roberto Blanco Romero Ligia Elena Ortiz Mendoza y Yenny Dinora Reyes Márquez *“Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de San Salvador del año 2007”*. tesis pregrado, Universidad de El Salvador, 2008, 40

La disposición contempla los homicidios agravados; la agravación se produce en razón de ferocidad, por lucro o por placer (inc. 1º), para facilitar u ocultar otro delito (inc. 2º), con gran crueldad o alevosía (inc. 3º), por fuego, explosión, veneno o por cualquier otro medio capaz de poner en peligro la vida o salud de otras personas⁵⁶.

2.4.6.3. En Chile

Art. 390 El que, conociendo las relaciones que los ligan, mate a su padre, madre o hijo, sean legítimos o ilegítimos, a cualquier otro de sus ascendientes o descendientes legítimos o a su cónyuge, será castigado, como parricida, con la pena de presidio mayor en su grado máximo a muerte⁵⁷.

2.4.6.4. En Argentina

Artículo 109. Homicidio culposo: El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de dos a seis años y multa de veinte a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes. Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de tres (3) a cinco (5) años.

⁵⁶ Blanco Romero, “Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de San Salvador del año 2007”, 41

⁵⁷ Ibíd, pág. 42

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará de una sexta parte a la mitad, en los siguientes casos:

a) Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia. b) Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta.

En argentina se contempla en el Art. 84 - Homicidio culposo simple y agravado. Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.⁵⁸

⁵⁸ Ibíd, pág. 42-43

CAPITULO III

3. LA HIPÓTESIS DE TRABAJO

El propósito de este capítulo es formular las hipótesis de trabajo, y explicar cada una de las hipótesis, de igual manera los extremos de prueba, así como la fundamentación y contextualización de las mismas; hasta finalizar con la operacionalización de las hipótesis y demostrar el grado de veracidad de las hipótesis, las cuales serán sometidas a la verificación de los extremos.

3.1. Presentación de la hipótesis de trabajo

El problema es el siguiente: ¿Cuál ha sido la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores?, ¿Qué factores han incidido en la eficacia de la tutela del derecho a la vida?

Habiendo estudiado nuestro marco de análisis e identificado las posibles respuestas al problema de investigación, se extrajeron varias hipótesis y entre ellas tenemos:

- a) “El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en la implementación de las políticas públicas en el tratamiento de este problema”.
- b) “El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los

accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la mala organización institucional para la aplicación de políticas públicas para el tratamiento de esta problemática”.

C) “El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente al poco presupuesto asignado para el tratamiento de esta problemática.”

De las tres hipótesis anteriores trabajaremos identificada como A; esto porque de la información obtenida en los marcos del capítulo dos nos indican que los índices de accidentabilidad se deben principalmente a la deficiencia en la fase de implementación de las políticas ya que en esta parte se ponen en práctica las decisiones tomadas dándose la búsqueda y adjudicación de los recursos los cuales son materiales y fundamentalmente financieros que provienen de los impuestos, se puede observar que si se cumplen las fases de las políticas públicas pero estas no son llevadas a la realidad social muchas veces por falta de recursos necesarios para poder implementarlas por eso se menciona que en la fase de implementación se encuentra el problema.

3.1.1. Formulación y explicación de la hipótesis de trabajo

3.1.1.1. Formulación de la hipótesis

“El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los

accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas” esto se debe a que en esta fase se ponen en práctica las decisiones tomadas dándose la búsqueda y adjudicación de los recursos los cuales son materiales y fundamentalmente financieros que provienen de los impuestos, se puede observar que si se cumplen las demás fases de las políticas públicas pero estas no son llevadas a la realidad social muchas veces por falta de recursos necesarios para poder implementarlas por tal razón el problema se verifica en la fase de implementación de las políticas públicas.

A continuación definiremos los principales conceptos utilizados en la formulación de Hipótesis:

a) Políticas Públicas: Una política pública está definida como “el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios.”⁵⁹

Las fases de la elaboración de políticas públicas:⁶⁰

Fase 1, Identificación del problema: En esta etapa se inicia con la identificación de un problema claro y delimitado, esta depende de múltiples factores dado que no existen problemas objetivos; los

⁵⁹ Bañón & Carillo. *Políticas públicas de seguridad ciudadana y prevención del delito* (1997)

⁵
⁶⁰ Uriarte, Edurne, *introducción a la ciencia política*, pagina 205 a la 207.

problemas en este sentido dependen de la subjetividad del analista, y se convierte en un problema público cuando alcanza características significativas que lo hacen relevante o cuando la cuestión alcanza proporciones de crisis.

Fase 2, Realización del diagnóstico: Una acción de gobierno sin un diagnóstico adecuado no es política pública, es simplemente una acción gubernamental; en esta etapa se debe de realizar un análisis causal que nos permita conocer cuáles son las causas principales que están generando el problema, el análisis causal es, un paso crucial en esta etapa debido a que las soluciones que se planteen deben de estar enfocadas en atacar las causas del problema y no las consecuencias.

Fase 3, Elaboración de soluciones: En esta etapa inicia cuando el problema pasa a formar parte de una agenda y se produce el análisis de sus características, el estudio de las diferentes opciones de solución, las implicaciones, las repercusiones, definir la población objetivo y los costos; del análisis de esas alternativas se pasa a la toma de decisiones es decir a la votación y a la sanción.

Fase 4, Implementación: Esta etapa consiste en poner en práctica la decisión, es decir la traslación de los mecanismos diseñados a la vida social; en esta fase cobra importancia especial todo el aparato administrativo del Estado, dado que ese aparato el que se responsabiliza de la implementación es decir los políticos toman las decisiones, pero son los burócratas quienes las ejecutan. Pueden

existir problemas de implementación tales como: a) Problema de diseño b) Problemas no previstos c) Cambios de contexto.

Fase 5, Organización institucional: Consiste en un orden sistemático de unidades que integran una institución conforme a criterios de jerarquía y ramificación ordenados y codificados de tal forma que sea posible los niveles y sus relaciones de dependencia que tiene para aplicar las políticas públicas; existen instrumentos que tiene los gobiernos para aplicar las políticas públicas Francesc Pallares⁶¹ distingue los siguientes elementos: 1) las normas jurídicas a través de las cuales los poderes públicos autorizan y establecen las actividades que constituyen las políticas; 2) el personal, es decir todos los empleados de la administración pública que ponen en práctica las medidas políticas; 3) los recursos materiales, fundamentales financieros y que sobre todo provienen de los impuestos, 4) la persuasión que es el elemento que hace efectivas las normas jurídicas, mucho más fáciles de aplicar a través del convencimiento de todos aquellos afectados por esas normas; para desarrollar la política o supervisar la gestión; se requiere monitoreo y coordinación.

Fase 6, Ejecución: Comprende el conjunto de actividades y procesos que llevan a cabo las entidades administrativas para poner en práctica la decisión pública adoptada; esta etapa es la ejecución de la política es la secuencia programada de acciones, dirigida a producir los resultados definidos a partir de los objetivos previos.

⁶¹ Francesc Pallares. *“Las Políticas Públicas; el sistema político en acción”*, Revista de Estudios Políticos, n° 62, 1988.

Fase 7, Evaluación: Esta etapa consiste en el análisis de los resultados de las políticas públicas y la gestión pública, dentro del aparato gubernamental; a través de la evaluación se generan recomendaciones que incrementan la eficacia y la eficiencia de las políticas públicas y así examinarlas para mantenerlas, modificarlas o terminarlas.

Fase 8, Retroalimentación: Esta etapa consiste en conocer los logros y las deficiencias que se presentaron durante el proceso de ejecución de las políticas públicas; para que se realicen las correcciones necesarias que contribuyan al mejoramiento.

b) Política pública en materia de tránsito: Entenderemos por tal “toda acción pública encaminada a conseguir un descenso en la siniestralidad en los accidentes de tránsito”.

Eficacia: La palabra “eficacia” viene del Latín *efficere* que, a su vez, es derivado de *facere*, que significa “hacer o lograr”. El diccionario de la lengua española de la real academia española señala que “eficacia” significa “virtud, actividad, fuerza y poder para obrar”. María Moliner interpreta esa definición y sugiere que “eficacia” “se aplica a las cosas o personas que pueden producir el efecto o prestar el servicio a que están destinadas”. Algo es eficaz si logra o hace lo que debía hacer.⁶² Los parámetros para determinar la eficacia de las políticas públicas serán las siguientes: muy eficaz, bastante eficaz, eficaz, poco eficaz y nada eficaz.

⁶² Karen Mokate. *Eficacia, Eficiencia, Equidad y Sostenibilidad: ¿qué queremos decir?* (Junio, 1999)2

Muy eficaz: Si el Estado tutela el cumplimiento de las leyes, reglamentos, políticas y programas encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Bastante eficaz: Si el Estado solo tutela el cumplimiento de las leyes, reglamentos y políticas encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Aceptablemente eficaz: si el Estado solo tutela las leyes o reglamentos derivados de una política pública encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Poco eficaz: Si el Estado solo tutela el cumplimiento de las leyes encaminados a la prevención de la conducción peligrosa.

Nada eficaz: Si el Estado no tutela el cumplimiento de ninguno de los parámetros establecidos.

c) Estado: Se entenderá por Estado salvadoreño, la forma de poder público, abstracto e impersonal, separado tanto del gobernante como de los gobernados, que constituye una entidad dotada de personalidad jurídica, formada por un pueblo establecido en un territorio delimitado bajo la autoridad de un gobierno que ejerce la soberanía.

El Estado, tiene la obligación de tutelar los derechos que constitucionalmente corresponden a todos sus habitantes; y entre ellos está el derecho a la vida, el cual es un derecho humano de

primera generación. Max Weber define Estado como "asociación de dominación con carácter institucional que ha tratado, con éxito, de monopolizar dentro de un territorio la violencia física legítima como medio de dominación y que, con este fin, ha reunido todos los medios materiales en manos de sus dirigentes y ha expropiado a todos los seres humanos que antes disponían de ellos por derecho propio, sustituyéndolos con sus propias jerarquías supremas."⁶³

d) Tutela: La tutela es un mecanismo mediante el cual se protegen los derechos de los individuos (ciudadanos) como sujetos de derechos; la cual plantea obligaciones para el Estado. Es un mecanismo que tiene por objeto la protección de los derechos constitucionales fundamentales, aún aquellos que no se encuentren consagrados en la constitución, cuando estos resulten vulnerados o amenazados por la acción o la omisión de cualquier autoridad pública.

e) Derecho a la vida: "es el derecho que se reconoce a cualquier persona por el simple hecho de estar viva, y que le protege de la privación u otras formas graves de atentado contra su vida por parte de otras personas o instituciones, sean estas gubernamentales o no". Desde el punto de vista jurídico, se trata de un derecho fundamental; el primero de todos, al considerar al titular como generador de cualquier otro derecho posible. Es el derecho fundamental que protege las condiciones que sirven de soporte y posibilitan la existencia de los demás derechos integrantes de la esfera del hombre, y se halla garantizada por nuestro ordenamiento

⁶³ Max Weber, "*La política*", en su libro *El político y el científico*, trad. F. Rubio Llorente, Madrid, Alianza, 5ª ed., 1979, p. 92

jurídico positivo desde la Norma Suprema, reconocimiento que engendra para el Estado el deber de respetar las vidas humanas y el deber de protegerlas frente a los ataques procedentes de otros particulares.⁶⁴

La Constitución de la República de El Salvador, reconoce que: “la persona humana tiene derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la libertad, a la seguridad, al trabajo, a la propiedad y posesión, y a ser protegida en la conservación y defensa de los mismos.”⁶⁵

f) Homicidio Culposo: consiste en causar la muerte, un ser humano a otro, obrando con culpa, o sea, sin intención o dolo, pero con negligencia; cuando se conoce el posible resultado muerte y sin embargo se cree poder evitarlo, pero falla y ésta se produce. También se presenta cuando definitivamente se ignora dicho resultado, pero de igual forma se mata. La punibilidad en este caso surge amparada por el deber que toda persona tiene de abstenerse de causar daño a otra, y las acciones carentes de intención y omisiones que conlleven a la muerte, serán susceptibles de juzgarse conforme a las leyes penales.⁶⁶

g) Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores: constituye conducción peligrosa, el disputarla vía entre vehículos o realizar

⁶⁴ STC 312-2001 Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y cinco minutos del día cinco de marzo de dos mil dos.

⁶⁵ Constitución de la República de El Salvador, D. L. No. 234, Tomo No. 281 del 16 de diciembre de 1983, art. 2., p.1

⁶⁶ Wilfredo Roberto Blanco Romero, Ligia Elena Ortiz Mendoza, y otros, *Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del Municipio de San Salvador* del año 2007 al año 2008 P.15

competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas.

Cuando a consecuencia de la conducción peligrosa de vehículo de motor, se causare homicidio culposo o lesiones culposas, la pena de tales delitos se incrementará hasta en una tercera parte del máximo señalado. La pena será de tres a cinco años de prisión, cuando se trate de la conducción peligrosa de vehículo de motor del transporte público de pasajeros o de carga. También procederá la pena de privación de derecho de conducir, o de obtención de la licencia respectiva por el mismo término de la prisión.⁶⁷

h) Accidente de tránsito: es el suceso imprevisto producido por la circulación de uno o varios vehículos en las distintas vías y carreteras del país, que ocasiona la muerte o lesiones en una persona. Los accidentes de tránsito son el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema "usuario-vehículo-vía" del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.⁶⁸

i) Vehículo automotor: vehículo de transporte terrestre de combustión interna propia, sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles.⁶⁹

⁶⁷ Código Penal, D.L. No. 745 de fecha 05 de noviembre de 2008, publicado en el Diario Oficial No. 222, Tomo 381 de fecha 25 de noviembre de 2008. Art. 147-E inc. segundo

⁶⁸ *Ibíd* pág. 15

⁶⁹ Reglamento de la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito, Decreto No.70 del 17 de abril de dos mil trece, publicado en el Diario Oficial No.70 del 18 de abril de dos mil trece. Art. 6 p

3.1.2. Extremos de prueba de la hipótesis

Para demostrar el grado de veracidad de la hipótesis de trabajo, se someterán a verificación los siguientes extremos:

1° Extremo: “Y” = Existe una tutela poco eficaz del derecho a la vida de parte del Estado en cuanto al homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa (Efecto).

2° Extremo: “X” = Existe deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa (Causa).

3° Vínculo Causal: “X - Y” = “El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento de esta problemática” (Causa–Efecto).

3.1.3. Fundamentación de la hipótesis

Con el propósito de demostrar el grado de veracidad de la hipótesis de trabajo se someterán a verificación los extremos señalados, que expresan la determinación o la relación principal e inmediata en la explicación del comportamiento del problema. Del estudio del marco de análisis se puede explicar cada extremo de las hipótesis.

1° Extremo: “Y” = Existe una tutela poco eficaz del derecho a la vida de parte del Estado en cuanto al homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa (Efecto).

“El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en fase de la implementación de las políticas públicas en el tratamiento de esta problemática”.

Se afirma que el derecho a la vida de las personas especialmente en materia de tránsito no ha sido tutelado de forma eficaz por parte del estado; En El Salvador, la Constitución, de manera clara y precisa establece en el artículo 2, sección primero; Derechos Individuales “toda persona tiene derecho a la vida, a la integridad física y a la moral, a la libertad, a la seguridad jurídica... y a ser protegida en la conservación de los mismos”; históricamente los accidentes de tránsito se presentan como uno de los principales problemas en las vías públicas en el cual se ve vulnerado el derecho a la vida; debido a los homicidios culposos ocasionados por los accidentes de tránsito; esto ha sido descuidado tanto por los legisladores, como por las autoridades encargadas de la aplicación de las normativas que tratan sobre su regulación; puesto que sólo a nivel de registro, según varios informes del Viceministerio de Transporte según la Dirección General de Tránsito Terrestre el porcentaje de accidentabilidad a nivel nacional; en el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017 existieron 21,583 accidentes de tránsito, resultando de esos accidentes 1,295 fallecidos y 9,462

lesionados. A nivel administrativo se reportan según la Dirección General de Transito durante el mismo periodo, 172,708 esquelas leves; 75,313 esquelas graves, 126,980 esquelas muy graves, haciendo un total de 375,001 esquelas impuestas solo en el año 2017.⁷⁰

Los accidentes de tránsito se presentan como uno de los principales problemas y Según nuestro marco coyuntural, al analizar estos factores se demuestra que el Estado no está tutelando de manera eficaz el derecho a la vida,⁷¹ según sentencia STC 312-2001 emitida por La Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia le confiere al Estado el deber de respetar las vidas humanas y el deber de protegerlas frente a los ataques procedentes de particulares.⁷² y como consecuencia de ello, se reportan altos índices de homicidios culposos a causa de la conducción peligrosa.

2° Extremo: “X” = Existe deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa (Causa). Se afirma en el artículo 2, de La Constitución que el estado está obligado a la conservación del derecho a la vida... y a ser protegida en la conservación de los mismos”.

⁷⁰ Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esquelas impuestas”; sitio visitado el 16 de abril de 2018.http://www.transparencia.gob.sv_en.pdf;

⁷¹ Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esquelas impuestas”; sitio visitado el 16 de abril de 2018.http://www.transparencia.gob.sv_en.pdf;

⁷² STC 312-2001 Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y cinco minutos del día cinco de marzo de dos mil dos.

Por lo anterior el Estado tiene dentro de sus potestades la de crear políticas que disminuyan la conducción peligrosa, así como, los ciudadanos obligados a custodiar que se cumplan estas políticas, no distrayéndose al conducir, no irrespetando las señales de tránsito, no invadiendo carriles, entre otros; para aminorar los índices de homicidio culposo por conducción peligrosa. La actividad que desarrolla el Estado para satisfacer exigencias, bienes o necesidades públicas, nace la figura de las políticas públicas, las cuales pueden definirse preliminarmente como la “intervención del Estado en un determinado tema sobre el cual haya una idea de que las cosas no marchan como sería deseable...”⁷³ así, las consecuencias generadas de los accidentes de tránsito ponen de manifiesto la necesidad de crear políticas públicas que permitan modificar el contexto en un sentido más favorable a la población. Actualmente en nuestro país mueren alrededor de 1,295 personas por accidentes de tránsito⁷⁴.

La conducción peligrosa se ha convertido en un problema que afecta la economía de El Salvador, según cifras proporcionadas por el Viceministerio Ministerio de Transporte, en el año 2014, se registraron un total de 23,098 accidentes de tránsito a escala nacional; 9,434 lesionados por la misma causa; y 1,021 fallecidos, que son números muy alarmantes para este país.⁷⁵

⁷³ Olavarría Gambi, Mauricio. “*Conceptos Básicos en el Análisis de Políticas Públicas*”. (Departamento de Gobierno y Gestión Pública del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2007), 10-11.

⁷⁴ Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esqueladas impuestas”; accedido el 16 de abril de 2018. http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf;

⁷⁵VMT, «Estadísticas de Accidentabilidad», accedido 23 de noviembre de 2015, http://www.vmt.gob.sv/index.php?option=com_phocadocumentation&view=section&id=34&Itemid=

Las estadísticas arriba detalladas solamente nos pueden conllevar a una conclusión importante que hay un problema creciente con respecto a las políticas públicas que el estado implementa año con año para menguar el problema, no son lo suficientemente eficaces para poder disminuir estas cifras ya sea porque existen defectos en la realización del diagnóstico de la problemática, la elaboración de soluciones no son las adecuadas.

Puede existir también problemas en la Implementación y organización institucional, la causa de esta problemática podría también deberse a la mala ejecución de las políticas públicas, o a la pobre evaluación y retroalimentación.

3° Vínculo causal: “X - Y” = “El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento de este problema”.

El derecho a la vida de parte del Estado no se ha tutelado eficazmente debido a que, existe una clara deficiencia en las políticas públicas sobre el tratamiento de homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa.

Con respecto a la tutela poco eficaz que brinda el Estado, podemos referir que éste no ha prestado la debida atención, a través de las políticas públicas en materia de tránsito.

tránsito, <http://www.transparencia.gob.sv/institutions/fondo-para-la-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-detransito/documents/estadisticas>.

La tutela poco eficaz del derecho a la vida de las personas se ve reflejada de manera clara, en los altos índices de homicidios culposos que se generan día a día.

Con respecto a la deficiencia de las políticas públicas, se puede aseverar que: si la tutela al derecho de la vida es poco eficaz, esto se ha debido a una serie de indicadores como la mala organización institucional de las autoridades estatales en implementar de una manera adecuada las políticas públicas.

El estado no desarrolla los planes y programas creados, la mala ejecución de los recursos financieros asignados para implementar las políticas públicas, la falta de educación vial en las personas, la no aplicación del contenido programático de las políticas públicas, entre otros.

El informe de los altos índices de Homicidios Culposos señala la poca eficacia de estas; no se puede hablar de una tutela eficaz del derecho a la vida de las personas, si no se han superado los obstáculos, o las deficiencias que existen en las políticas públicas.

3.1.4. Contextualización de las hipótesis

Existen otras variables de importancia que son llamadas secundarias o factores que inciden en la relación causal, dentro de los cuales vamos a destacar: factores precedentes, consecuentes, subsecuentes, intervinientes, coexistentes y los identificaremos con letras según su orden.

3.1.4.1. Cuadro Explicativo de la contextualización de las hipótesis de trabajo (ANEXO 2)

X	Variable independiente “Es la causa principal”	La tutela poco responsable del derecho a la vida por parte del Estado Salvadoreño.
Y	Variable dependiente “Es el efecto”	la deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa.
N	Factores Precedentes	W1: La deficiente Organización Institucional para la aplicación de las políticas publicas W2: Poco Presupuesto asignado al Ministerio de Obras Públicas.
Z	Factores Consecuentes	Z1: Saturación de procesos penales por homicidios culposos. Z2: Mayor número de muertes hospitalarias.
	Factores Intervinientes	I1: Falta de campañas de prevención de accidentes. I2: Saturación de vehículos en carreteras. I3: Falta de concientización vial de los conductores

S	Factores Subsecuentes	<p>S1: X5 Falta de educación vial</p> <p>S2: Poca supervisión de vehículos por parte de las entidades correspondientes</p> <p>S3: Falta de programas de control de consumo de alcohol</p> <p>S4: Poco interés por parte del Vice Ministerio de Transporte en mecanismos de prevención de accidentes de tránsito</p> <p>S5: La falta de infraestructura vial</p> <p>S6: La falta de interés por parte de las autoridades correspondientes en terminar los proyectos y programas en materia de tránsito.</p>
D	Factores Coexistentes en relación directa	<p>Cd1: A más accidentes de tránsito más homicidios culposos.</p> <p>Cd2: A más capacitación del personal más seguridad vial</p> <p>Cd3: A menos aplicación de las normas menos seguridad vial.</p>
	Factores Coexistentes en relación inversa	<p>Ci1: A más reparación de infraestructura más seguridad vial</p> <p>Ci2: A más conductores en estado de ebriedad más homicidios culposos.</p> <p>Ci3: A menos control de vehículos automotores en buen estado por el Viceministerio de Transporte menos seguridad vial.</p>

3.2. Operacionalización de la hipótesis

La operacionalización de las hipótesis, es hacer llegar al nivel de abstracción de la variable independiente, dependiente, en la prueba de la hipótesis es necesario relacionar las preguntas de los indicadores dependientes “X” con los indicadores “Y” al quedar bien relacionados los indicadores se estará probando la hipótesis.

3.2.1. Las Variables e Indicadores

3.2.1.1. Variable Independiente (X)

La tutela poco responsable del derecho a la vida por parte del Estado Salvadoreño.

3.2.1.2. Variable Dependiente (Y)

La deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa.

3.2.1.3. Indicadores (X)

- X1: La deficiente organización institucional para la aplicación de las políticas públicas.
- X2: Poco de presupuesto asignado al Viceministerio de transporte y Seguridad Vial
- X3: Mayor número de homicidios culposos
- X4: Falta de campañas de prevención de accidentes de tránsito

por el Viceministerio de Transito y Seguridad Vial.

- X5: Saturación de vehículos en carreteras
- X6: Falta de programas de concientización vial en los conductores.
- X7: Falta de educación vial.
- X8: Falta de control vial por parte de las autoridades de tránsito.
- X9: Falta de programas de consumo de alcohol.
- X10: Falta de infraestructura vial.
- X11: Falta de interés por parte de las autoridades correspondientes en terminar proyectos y programas en materia de tránsito.
- X12: Falta de las políticas públicas en prevención de accidentes de tránsito
- X13: Irrespeto a la señalización vial
- X14: Incremento de agentes de transito
- X15: Falta de señalización
- X16: Falta de implementación de programas de educación vial en centros educativos
- X17: Incumplimiento de la normativa vial por agentes de transito
- X18: Las multas impuestas a conductores que infringen la normativa son insuficientes
- X19: Imprudencia de peatones
- X20: Las políticas públicas solo se implementan en periodos vacacionales
- X21: Falta de métodos idóneos para disminuir los homicidios culposos por conducción peligrosa
- X22: Falta de aplicación de la ley penal en conductores peligrosos

- X23: Falta de sanciones a conductores peligrosos
- X24: Falta de implementación de las políticas públicas creadas en materia de tránsito
- X25: Falta de implementación de programas de educación vial a los conductores

3.2.1.4. Indicadores (Y)

- Y1: Aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito.
- Y2: Poca capacitación del personal de seguridad vial.
- Y3: Poca aplicación de las normas de seguridad vial.
- Y4: Aumento de accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad.
- Y5: Ineficiente control de vehículos automotores en buen estado; por el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial.
- Y6: Menos homicidios culposos por accidentes de tránsito.
- Y7: Las políticas públicas son ineficaces.

3.2.2. Relación entre los indicadores

- Y1: (X2, X4, X5, X6, X7, X9, X10, X12, X13, X15, X19, X22, X23)
- Y2: (X17)
- Y3: (X8)
- Y4: (X9, X18)
- Y5: (X1, X2, X3, X8)
- Y6: (X14)
- Y7: (X16, X20, X21, X22, X23, X24, X25)

3.2.3. Preguntas derivadas

1. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
2. ¿Existe poco presupuesto asignado al Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; entonces
3. ¿Es debido al poco presupuesto asignado al Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial?
4. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
5. ¿Existe falta de campañas de prevención de accidentes de tránsito? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; entonces; ¿Es debido a la falta de campañas de prevención de accidentes?
6. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
7. ¿Existe saturación de vehículos en carreteras?
Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; entonces; ¿Se debe a la saturación de vehículos en carreteras?
8. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
9. ¿Existe falta de programas de concientización vial en los conductores? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito;
10. ¿Entonces es debido a la falta de programas de concientización vial en los conductores?

11. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
12. ¿Existe falta de educación vial en los conductores? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito;
13. ¿Entonces es debido a la falta de educación vial en los conductores?
14. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
15. ¿Existe falta de programas de control de consumo de alcohol? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; ¿Entonces es debido a la falta de programas de control de consumo de alcohol?
16. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
17. ¿Existe en El Salvador falta de infraestructura vial? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito;
18. ¿Se debe a la falta de infraestructura vial?
19. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
20. ¿Existe falta de las políticas públicas en prevención de accidentes de tránsito? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
21. ¿Se debe a la falta de políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito?
22. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
23. ¿Existe irrespeto a la señalización vial? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
24. ¿Se debe al irrespeto a la señalización vial?

25. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
26. ¿Existe falta de señalización vial? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
27. ¿Se debe a la falta de señalización vial?
28. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
29. ¿Existe imprudencia de peatones en las vía pública? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
30. ¿Se debe a la imprudencia de peatones?
31. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
32. ¿Existe falta de aplicación de la ley penal en conductores peligrosos? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
33. ¿Se debe a la falta de aplicación de la ley penal en conductores peligrosos?
34. ¿Existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
35. ¿Existe Falta de sanciones a conductores peligrosos? Si, existe aumento de homicidios culposos por accidentes de tránsito; esto
36. ¿Se debe a la falta de sanciones a conductores peligrosos?
37. ¿Existe Poca capacitación del personal de seguridad vial, en El Salvador?
38. ¿Existe incumplimiento de la normativa vial por agentes de tránsito? Si, existe incumplimiento de la normativa vial por agentes de tránsito; esto

39. ¿Se debe a la poca capacitación de personal de seguridad vial?
40. ¿Existe poca aplicación de las normas de seguridad vial?
41. ¿Existe falta de control vial, por parte de las autoridades en materia de tránsito? Si, existe poca aplicación de las normas de seguridad vial;
42. ¿Se debe a la falta de control vial, por parte de las autoridades en materia de tránsito?
43. ¿Existe aumento de accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad?
44. ¿Existe falta de programas de consumo de alcohol? Si existe mayor número de accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad
45. ¿Se debe a la falta de programas de consumo de alcohol?
46. ¿Existe aumento de accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad?
47. ¿Las multas impuestas a conductores que infringen la normativa, son insuficientes? Si existe aumento de accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad
48. ¿Se debe a que las multas impuestas a conductores que infringen la normativa son insuficientes?
49. ¿Existe ineficiente control de vehículos automotores en buen estado por parte del viceministerio de transporte y seguridad vial?
50. ¿Existe deficiente organización institucional referente a la aplicación de las políticas públicas? Si existe ineficiente control de vehículos en buen estado
51. ¿Se debe a la deficiente organización institucional referente a la aplicación de las políticas públicas?

52. ¿Existe ineficiente control de vehículos automotores en buen estado por parte del viceministerio de transporte y seguridad vial?
53. ¿Existe poco presupuesto asignado al viceministerio de transporte y seguridad vial? Si existe ineficiente control de vehículos en buen estado:
54. ¿Se debe a poco presupuesto asignado al viceministerio de transporte y seguridad vial?
55. ¿Existe ineficiente control de vehículos automotores en buen estado por parte del viceministerio de transporte y seguridad vial?
56. ¿Existe mayor número de homicidios culposos por accidentes de tránsito? Si existe mayor número de homicidios culposos por accidentes de tránsito; entonces
57. ¿Se debe al ineficiente control de vehículos en buen estado?
58. ¿Existe ineficiente control de vehículos automotores en buen estado por parte del viceministerio de transporte y seguridad vial?
59. ¿Existe falta de control vial por parte de las autoridades de tránsito? Si existe ineficiente control de vehículos automotores en buen estado por parte del viceministerio de transporte y seguridad vial; entonces
60. ¿Se debe a la falta de control vial por parte de las autoridades de tránsito?
61. ¿Existen menos homicidios culposos por accidentes de tránsito?
62. ¿Existe incremento de agentes de tránsito? Si existen menos homicidios culposos por accidentes de tránsito
63. ¿Se debe al incremento de agentes de tránsito?
64. ¿Existe políticas públicas ineficientes?

65. ¿Existe Falta de implementación de programas de educación vial en centros educativos? Si, existe políticas públicas ineficientes;
66. ¿Se debe a la Falta de implementación de programas de educación vial en centros educativos?
67. ¿Existe políticas públicas ineficientes?
68. ¿Las políticas públicas solo se implementan en periodos vacacionales? Si, existen políticas públicas ineficientes;
69. ¿Se debe a que las políticas públicas solo se implementan en periodos vacacionales?
70. ¿Existe políticas públicas ineficientes?
71. ¿Existe falta de métodos idóneos para disminuir los homicidios culposos por conducción peligrosa? Si, existen políticas públicas ineficientes;
72. ¿Se debe a la falta de métodos idóneos para disminuir los homicidios culposos por conducción peligrosa?
73. ¿Existe políticas públicas ineficientes? ¿Existe falta de aplicación de la ley penal en conductores peligrosos? SI, existen políticas públicas ineficientes; esto
74. ¿Se debe a la falta de aplicación de la ley penal en conductores peligrosos?
75. ¿Existe políticas públicas ineficientes?
76. ¿Existe falta de sanciones a conductores peligrosos? SI, existen políticas públicas ineficientes; esto
77. ¿Se debe a la falta de sanciones a conductores peligrosos?
78. ¿Existen políticas públicas ineficientes?
79. ¿Existe falta de implementación de las políticas públicas creadas en materia de transito? SI, existen políticas públicas ineficientes; esto

- 80.** ¿se debe a la falta de implementación de las políticas públicas creadas en materia de tránsito?
- 81.** ¿Existen políticas públicas ineficientes?
- 82.** ¿Existe falta de implementación de programas de educación vial a los conductores? SI, existen políticas públicas ineficientes; esto
- 83.** ¿Se debe a la falta de implementación de programas de educación vial a los conductores?

CAPITULO IV

4. RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

El propósito de este capítulo es para desarrollar la presentación e interpretación de los resultados de la investigación, en el cual se elaboró un análisis de los resultados obtenidos en relación a la hipótesis, los objetivos de la investigación y el bien jurídico protegido que en el presente trabajo es el derecho a la vida.

Con el objetivo de realizar las entrevistas pertinentes a las diferentes autoridades a fin de que nos proporcionen información sobre la problemática a investigar, para poder comprobar así nuestra hipótesis, asimismo realizar encuestas a los agentes de tránsito, de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, verificando los extremos de la prueba.

4.1 Presentación y explicación de los resultados

Tal como lo planteamos en el proyecto de investigación realizamos el trabajo basado en una entrevista a la Comisionada de Transito y Seguridad Vial Verónica Uriarte delegando al Subcomisionado Osmin Cortez Figueroa; posteriormente se realizó una encuesta a ciento veintisiete personas agentes de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial de San Salvador, con el objeto de recabar información necesaria para comprobar la hipótesis planteada.

En el periodo comprendido entre 2014-2018 en la zona de San Salvador, para comprobar la eficacia de las Políticas Públicas del

Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa De Vehículos Automotores; esto se ha debido principalmente a la falta de voluntad del estado por medio de las instituciones encargadas de implementar las políticas públicas creadas para tutelar con responsabilidad el derecho a la vida.

Motivo por el que se solicitó la opinión de un comisionado de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial para ser entrevistado referente a dicha problemática.

4.1.1. Resultados de la entrevista realizada a Subcomisionado Osmin Cortez Figueroa jefe del Departamento de Seguridad Vial de La División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial delegado por la Comisionada Verónica Uriarte

Preguntas Realizadas con sus respuestas y con conclusiones

Preguntas	Respuestas	Conclusiones
1. ¿Existe aumento de homicidios culposos por conducción peligrosa en el periodo 2014-2018?	Si hay incremento aunque no se tienen porcentajes bien definidos en el 2014 hubieron 1049, 2015 1149, 2016 1216, 2017 1245 y 2018 1310 la tendencia tiende a aumentar	La accidentabilidad vial según cifras brindadas por sub comisionado de transito se ve aumentada cada año esto debido al incremento del parque vehicular.
2. ¿Existen políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito en El	Si existen políticas encaminadas a la prevención como por ejemplo el departamento de	Si existen políticas de prevención a los centros escolares nada más, las cuales no son brindadas a

Salvador?	educación vial que se encarga de dar charlas educativas a instituciones que lo requiera y se tiene en todas las secciones de tránsito hay un programa ya definidos solo para los centros escolares donde se imparten charlas encaminadas a la prevención de accidentabilidad	instituciones educativas privadas a menos que lo soliciten, por lo tanto, se puede deducir esa deficiencia a pesar que todas las secciones de tránsito tengan un departamento de educación vial
3. ¿Son eficaces las políticas de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador?	Si han sido eficaces pero incide también, con respecto de incremento de fallecidos y lesionados el aumento del parque vehicular ya que no ha sido controlado, además la infraestructura vial no es tomada en cuenta y no es la adecuada para el número de vehículos que circulan	Si han sido eficaces en épocas donde el parque vehicular no ha aumentado como en la actualidad, por lo tanto para ellos no puede existir eficacia si el parque vehicular no es controlado y la infraestructura vehicular se mantiene a pesar de esta situación
4. ¿Cuáles son los mecanismos de prevención de los accidentes de tránsito?	Charlas controles vehiculares en las principales carreteras antidoping pistolas laser para medir límites de velocidad y se han	Los mecanismos de prevención de accidentes de tránsito son variados, pero los accidentes de tránsito han aumentado año con año por lo tanto

	hecho actividades como poner ataúdes con cruces para hacer un llamado a la población que respete la normativa de tránsito, las cuales han ayudado por lo tanto han sido eficaces	no son eficaces
5. ¿Son eficaces los mecanismos de prevención creados por el Vice Ministerio de Transporte y Seguridad Vial para controlar los accidentes de tránsito?	Si han sido eficaces los mecanismos de prevención y también se han realizado charlas de prevención vial dirigidas a la población y algunos spots publicitarios	Si se observan las cifras que brindo el subcomisionado en la primera pregunta que se le realizo, los accidentes de tránsito van en aumento, por lo tanto, los mecanismos creados no son muy eficaces
6. ¿Las campañas de prevención de los accidentes de tránsito han logrado disminuir el número de homicidios culposos por conducción peligrosa?	No tiene el porcentaje ni el dato, pero el parque vehicular se ha aumentado, ya que si se pudiera sacar el dato entre un año y otro se podría observar que el parque vehicular tiende a aumentar y por eso se incrementan los accidentes de tránsito, más sin embargo las campañas si han	Las campañas de prevención de accidentes de tránsito si pueden ser eficaces, pero el problema incide en el parque vehicular que no está siendo controlado

	sido eficaces	
7. ¿Los programas de control de consumo de alcohol han disminuido los índices de homicidios culposos por conducción peligrosa?	No han disminuido los índices debido a que la normativa es demasiado permisible y hay faltas muy graves para todos los conductores no solo para los conductores peligrosos, ya que el conductor peligroso que ingiere alcohol antes de conducir ya conoce del riesgo que puede correr en las carreteras	Se deben de establecer faltas específicas a conductores que ingieren alcohol al conducir que sean más graves y no para todos los conductores
8. ¿La falta de infraestructura vial aumenta los índices de homicidios culposos por accidentes de tránsito?	Se mantiene la infraestructura vial, a pesar del incremento del parque vehicular del 2014 a la fecha y la infraestructura vial no mejora, eso incide mucho en la problemática de accidentabilidad vial y se dan problemas de tráfico vehicular incremento de accidentes de tránsito, no respeto de las normas de tránsito	El problema según el subcomisionado de tránsito sigue teniendo sus raíces en el parque vehicular, que año con año se ve incrementado y la infraestructura vial sigue siendo la misma por lo tanto no atiende a las necesidades actuales.

<p>9. ¿Existe una capacitación periódica al personal de seguridad vial?</p>	<p>Si existe capacitación permanente para actualizarlos con la normativa de tránsito, diferente actividad que cada uno desarrolla personal investigador de accidentes de tránsito, control vehicular, departamentos de control vehicular y educación al conductor.</p>	<p>Si existen capacitaciones periódicas a el personal de tránsito y a los conductores</p>
<p>10. ¿Cuál sería el método más idóneo para que los accidentes de tránsito disminuyan y así evitar los homicidios culposos por conducción peligrosa?</p>	<p>Mejora infraestructura vial, capacitar al conductor, hacer conciencia al conductor, incremento del costo de las multas ya que son muy bajas que se tripliquen.</p>	<p>La mejor a la infraestructura vial y el incremento de las multas, son los métodos más idóneos de prevención, que hasta el momento aún no se implementan.</p>
<p>11. ¿Porque es necesario aplicar la ley penal a los conductores peligrosos?</p>	<p>Es necesario aplicarlo por el bien que se protege es la vida humana, las lesiones, el homicidio, y se pena siempre como lesiones nadie va a</p>	<p>Es necesario aplicar la ley penal ya que el bien protegido por el Estado Salvadoreño es la vida humana</p>

	la cárcel por esta causa.	
12. ¿A su criterio que reforma debería hacerse al Código Penal vigente y las nuevas normas que debería incorporarse?	Debería si de reformarse tomándolo incluso como un delito premeditado y doloso porque al consumir alcohol antes de conducir se sabe del riesgo que corre en carretera.	La conducción peligrosa debería de pensarse como un delito doloso, ya que la persona que ingiere alcohol antes de conducir sabe del riesgo que puede correr en carretera no solo para su propia integridad sino también para pasajeros del vehículo y peatones.
13. ¿Las sanciones que se les imponen a las personas que cometen el delito de conducción peligrosa son suficientes?	Debería de incrementarse para que el conductor tome conciencia de no ingresar alcohol al momento de conducir.	No son suficientes ya que al ser demasiado bajas el conductor no siente en su bolsillo en pagar una multa de 57.14.
14. ¿Se implementan todas las políticas públicas creadas en materia de tránsito para la prevención de accidentes?	No se implementan ya que no todas las instituciones se involucran como el ministerio de salud, ministerio de educación e instituciones privadas.	Hay muchas instituciones que debería de estar involucradas para hacer conciencia en los conductores más sin embargo no existe dicha participación a pesar de ser una problemática con tendencia a aumentar año tras año.
15. ¿Según su	Si se está fallando.	Si se está fallando por

<p>opinión considera que se está fallando en la etapa de implementación de las políticas públicas?</p>		<p>falta de interés de las autoridades correspondientes.</p>
<p>16. ¿Es suficiente el presupuesto asignado al Vice Ministerio de Transporte para crear políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito?</p>	<p>Realmente no sé cuál es el Presupuesto asignado, pero por la poca participación en los medios de comunicación en la temática estimo que no hay suficiente presupuesto asignado, además que las campañas publicitarias de prevención no son permanentes solo se dan en épocas vacacionales.</p>	<p>No se tiene dato del presupuesto asignado, pero deduce que si por las pocas campañas publicitarias que se tiene y solo en épocas vacacionales las cuales deberían de ser permanentes.</p>
<p>17. ¿Cuál ha sido la mayor dificultad para poder implementar las políticas públicas en materia de tránsito?</p>	<p>Falta de voluntad de los gobiernos que han estado en turno ya que no le han prestado atención a este problema que tiene mucha dimensión en la actualidad.</p>	<p>Las autoridades correspondientes no ven la dimensión y la gravedad de la problemática.</p>

4.1.2. Resultados de Encuestas Realizadas a los Agentes de Tránsito de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, San Salvador, los cuales Fueron Nuestras Unidades de Observación

Preguntas	Respuestas	Frecuencia	%
1. ¿Cómo considera usted que han sido las políticas públicas en materia de tránsito en los últimos cinco años?	1. Eficaces 2. Poco eficaz 3. Bastante eficaz 4. Nada eficaz	29 96 2 0	23% 76% 1% 0
2. ¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito en el periodo 2014-2018 han?	1. Aumentado 2. Disminuido 3. Se han mantenido	111 11 5	87% 9% 4%
3. ¿Considera usted que el aumento de accidentes de tránsito se debe a?	1. La falta de campañas de prevención por parte del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial. 2. Impericia 3. Falta de aplicación de normas jurídicas	45 65 17	36% 51% 13%

<p>4. ¿Considera usted que la saturación de vehículos automotores en las principales arterias del país son las responsables de la mayoría de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?</p>	<p>1. Siempre 2. En algunas ocasiones 3. No en la mayoría de los casos</p>	<p>19 46 62</p>	<p>15% 36% 49%</p>
<p>5. ¿Considera usted que el viceministerio de transporte y seguridad vial debe trabajar más en programas de concientización vial a los conductores para disminuir homicidios culposos por conducción peligrosa?</p>	<p>1. Si 2. No 3. Desconozco del tema</p>	<p>103 23 1</p>	<p>81% 18% 1%</p>
<p>6. ¿Considera usted que la mayor causa de homicidios culposos por conducción peligrosa se da por la falta de respeto a la señalización vial?</p>	<p>1. Si 2. 2. 3. No 4. En algunos casos si es así</p>	<p>51 54 22 0</p>	<p>40% 43% 17% 0</p>

7. ¿Considera usted la educación vial en los conductores es de vital importancia para disminuir los accidentes de tránsito?	1. Si 2. No 3. Posiblemente	109 10 8	86% 8% 6%
8. ¿Considera usted que debe existir más presencia policial en las calles más transitadas del país, para que los conductores respeten las señales de tránsito?	1. Si 2. No 3. No es necesario	71 30 26	56% 24% 20%
9. ¿Considera usted que hay pocos programas de control sobre el consumo de alcohol?	- Si - No - Hay bastantes	100 18 9	79% 14% 7%
10. ¿Considera usted que la causa más frecuente de homicidio culposo por conducción peligrosa es el estado de ebriedad del conductor?	1. Siempre 2. Casi siempre 3. En pocas ocasiones	29 64 34	23% 50% 27%
11. ¿Considera que la	1. Es adecuada 2. Es	35 72	27% 57%

señalización de calles, vías y carreteras es suficiente para evitar los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?	inadecuada 3. Prefiero no opinar	20	16%
12. ¿Los programas de educación vial en Centros Educativos están siendo implementados?	1. Si 2. No 3. Muy poco	28 47 52	22% 37% 41%
13. ¿Considera usted que conoce lo suficiente en cuanto a normativa vial?	1. Si 2. No 3. Poco	76 23 28	60% 18% 22%
14. ¿Considera usted que hay suficiente personal capacitado en materia de tránsito?	1. Si 2. No 3. No lo suficiente	22 65 40	17% 51% 31%
15. ¿Considera usted que los agentes de tránsito cumplen la normativa vial?	1. Si 2. No 3. Pocas veces	72 24 31	57% 19% 24%
16. ¿Considera usted que el mal estado de calles, vías y carreteras es una causa de homicidios	- Siempre - Casi siempre - En algunas ocasiones	18 23 86	14% 18% 68%

culposos por accidente de tránsito?			
17. ¿Considera usted que las multas impuestas a conductores son suficientes para disminuir los homicidios culposos a casusa de accidentes de tránsito?	1. Si 2. No 3. Nunca serán suficientes	8 80 39	6% 63% 31%
18. ¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito se deben a la imprudencia de los peatones al cruzar por las calles cuando hay pasarelas cerca?	1. Siempre 2. En pocas ocasiones 3. Nunca	42 80 5	33% 63% 4%
19. ¿Considera usted que las políticas públicas que implementan las autoridades competentes en materia de Transito y Seguridad vial son suficientes en cada periodo vacacional?	1. Si son suficientes 2. No son suficientes 3. Necesitan mejorar	21 46 60	17% 36% 47%
20. ¿Considera usted que las políticas públicas	1. Es correcta la afirmación	68 36	54% 28%

<p>en materia de tránsito solo se implementan en periodos vacacionales?</p>	<p>2. No es correcta la afirmación</p> <p>3. Prefiero no opinar sobre el tema</p>	<p>23</p>	<p>18%</p>
---	---	-----------	------------

4.2. Interpretación de Resultados

En base a la información obtenida en nuestro marco de análisis, encuestas y entrevista realizada a la Comisionada y a los agentes de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial afirmamos el siguiente:

4.2.1. En Relación a La Hipótesis

Los extremos de prueba que teníamos que probar los cuales se desprendieron de la Hipótesis planteada se lograron comprobar con la información recopilada por medio de la entrevista y encuesta; se procesaron estos datos en cuadros y gráficos para facilitar su interpretación. La hipótesis fue planteada de la siguiente manera:

“El Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; esto se ha debido principalmente a la deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento de este problema”.

4.2.1.1. Primer extremo de prueba (si existe “y”: efecto)

Existe una tutela poco eficaz del derecho a la vida de parte del Estado en cuanto al homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa. Se logró establecer que el Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida esto ha sido comprobado por medio de la información recopilada en nuestro marco de análisis, la entrevista y las encuestas realizadas se establece claramente el poco interés que tiene el estado en tutelar en derecho a la vida confirmándose los siguientes indicadores que forman parte de la operacionalización de hipótesis:

- a) Los homicidios culposos han aumentado en el periodo 2014-2018.
- b) Las políticas públicas no han sido eficaces.
- c) El presupuesto asignado por el estado para crear campañas de prevención de accidentes de tránsito es insuficiente.
- d) Existe falta de control de vehículos automotores año con año.
- e) El estado debe trabajar más en programas de concientización vial.
- f) No hay suficiente presencia policial.
- g) Poca infraestructura.

- h) No existe suficiente personal capacitado en materia de tránsito.
- i) Las multas impuestas a conductores peligrosos son insuficientes.

Con la información recopilada se puede afirmar que el derecho a la vida especialmente en materia de tránsito no ha sido tutelado de forma eficaz por parte del estado; los accidentes de tránsito se presentan como uno de los principales problemas en las vías públicas en el cual se ve vulnerado el derecho a la vida. La tutela de este derecho ha sido descuidado tanto por los legisladores, como por las autoridades encargadas de la aplicación de las normativas que tratan sobre su regulación.

4.2.1.2. Segundo extremo de prueba (Si existe “x”: la causa)

Existe deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito por conducción peligrosa (Causa).

Se logró comprobar que existe deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas según la entrevista realizada al Subcomisionado Osmin Cortez Figueroa jefe de Seguridad Vial de la División de Tránsito Terrestre opina que las políticas públicas no se implementan porque no todas las instituciones se involucran como el ministerio de salud, ministerio de educación e instituciones privadas; también según resultados obtenidos en la encuesta se refleja en una mayoría que las políticas públicas solo se implementan en periodos vacacionales; los

programas de educación vial son implementados muy poco en Centros Educativos, también se afirmó que existe dificultad para implementar las políticas públicas por que los gobiernos que han estado en turno en este país no le han prestado la debida atención a este problema que tiene mucha dimensión en la actualidad; pues el estado es el ente encargado de crearlas y el responsable de velar por su cumplimiento desde el inicio de cada una de las etapas de las políticas públicas hasta que su objetivo final sea alcanzado es decir después de finalizado se debe analizar los obstáculos que se presentaron y poderlos corregir a futuro, para lograr su eficacia; pues su obligación no es solo crearlas.

4.2.1.3. Tercer extremo de prueba (Si existe $x = y$: relación causal)

Se logró establecer la variable x es causa y “ y ” que es el efecto y la relación entre los indicadores se establece la verificación de la Hipótesis en base a los instrumentos y técnicas utilizadas se estableció que el Estado de El Salvador ha sido poco eficaz en la tutela del derecho a la vida en el caso del homicidio culposo a causa de los accidentes de tránsito por conducción peligrosa; porque existe deficiencia en la fase de implementación de las políticas públicas por parte de las Instituciones Gubernamentales encargada de implementarlas, podemos referir que éste no ha prestado la debida atención, se ve reflejado de manera clara, en los altos índices de homicidios culposos que se generan día a día y a la comprobación de una serie de indicadores que se han reflejado en la entrevista y encuesta realizada.

Podemos decir que la Hipótesis se ha comprobada afirmativamente.

4.2.2. En relación a los objetivos

Objetivo General: En cuanto a este objetivo se logró determinar mediante la comprobación de la hipótesis que el estado no ha tutelado el derecho a la vida de manera eficaz por diferentes factores, ya que en los últimos cinco años los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito se han visto aumentados debido a la falta de campañas de prevención, el incremento del parque vehicular sin mejorar la infraestructura vial, la falta de implementación de más programas de concientización vial, irrespeto a la señalización vial por parte del conductor, falta de presencia de tránsito en las arterias más congestionadas del gran san salvador además que las políticas públicas no son suficientes para menguar la problemática y solo se tienden a implementar en periodos vacacionales.

por tal motivo las políticas públicas en materia de seguridad vial implementadas por el estado para tutelar el derecho a la vida no son suficientes y necesitan mejorar para reducir los altos índices de homicidios culposos por accidentes de tránsito.

En cuanto al segundo objetivo general son diferentes los factores que inciden en la ineficacia de la tutela del derecho a la vida mediante la comprobación de la hipótesis el parque vehicular sin la mejora de la infraestructura vial sigue siendo una causa muy importante del incremento de homicidios culposos a causa de

accidentes de tránsito, siguiendo con la falta de campañas de prevención en materia de seguridad vial, falta de educación vial al conductor, los pocos programas de consumo de alcohol entre otros.

4.2.2.1. Objetivos particulares

a) Primer objetivo particular: Se logró determinar las causas y efectos de la conducción peligrosa de vehículos automotores como lo son la saturación de vehículos automotores, los pocos programas de concientización vial, falta de respeto a la señalización vial, falta de programas de consumo de alcohol, mal estado de carreteras, falta de presencia policial en las arterias más congestionadas del gran san salvador, etc. se traduce en el incremento de accidentes de tránsito y homicidios culposos en los últimos cinco años.

b) Segundo objetivo particular: Se logró recopilar información que los mecanismos actuales de control que ejercen las instituciones públicas para el tratamiento del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito, no son eficaces lo cual se pudo comprobar a través del incremento de la problemática en los últimos cinco años

c) Tercer objetivo particular: Se logró recopilar información que las instituciones relacionadas a la problemática implementan estrategias como tener departamento de educación vial en cada delegación de tránsito de las diferentes arterias del país, algunos programas de consumo de alcohol, campañas de prevención para periodos vacacionales, capacitación al personal de seguridad vial entre otras, sin embargo no son suficientes para disminuir índices de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito.

d) Cuarto objetivo particular: Se logró recopilar información que en los últimos cinco años la problemática del homicidio culposo a causa de accidentes de tránsito se ha visto incrementada esto en referencia a las cifras que hemos obtenido de este periodo.

e) Quinto objetivo particular: Se logró recopilar información que una de las principales manifestaciones de la problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito ha sido el incremento del parque vehicular sin la mejora de la infraestructura vial, por lo cual se ha visto un alza en los índices de accidentes de tránsito

f) Sexto objetivo particular: Se logró recopilar información de todo el proceso de formación de las políticas públicas.

g) Séptimo objetivo: Se logró recopilar información que todas aquellas políticas de prevención de homicidios culposos por accidentes de tránsito son las que comprenden la capacitación vial al conductor, diferentes programas de consumo de alcohol, departamento de educación vial en las delegaciones de tránsito, campañas de prevención vial en periodos vacacionales, y las políticas de represión que consisten más que todo en las multas impuestas a los conductores que infringen la normativa vial, y las sanciones penales impuestas a los conductores peligrosos las primeras aunque no son suficientes se intenta prevenir los accidentes de tránsito que conlleva en algunos casos a homicidios culposos y con las segundas castigar económicamente o penalmente a los conductores peligrosos.

h) Octavo Objetivo: Se logró recopilar información que las sanciones administrativas que por excelencia se le imponen a los conductores que infringen las normativas viales son las multas y en algunos casos asistir a charlas de educación vial de manera obligatoria.

i) Noveno Objetivo: Se logró recopilar información que en cada periodo vacacional no se implementan nuevas medidas de prevención ya que estas siempre se basan en las campañas de prevención vial, antidoping, spot publicitarios entre otras multas a conductores peligrosos, retenes entre otros, sin embargo, no son eficaces debido al incremento de la problemática en los últimos cinco años.

Al finalizar nuestra investigación confirmamos que si logramos realizar los objetivos generales y específicos que nos planteamos al inicio de nuestra investigación.

4.2.3. En relación al bien jurídico protegido

El bien Jurídico protegido en esta investigación se relaciona con el derecho a la vida considerada como el valor jurídico protegido de mayor relevancia según la Constitución. De acuerdo a los resultados obtenidos de la investigación las políticas públicas han sido ineficaces, el estado de El Salvador no ha tutelado el derecho a la vida; si bien es cierto ha creado políticas públicas para tratar el delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa, pero estas no son implementadas; pues no todas las instituciones se involucran como el ministerio de salud, ministerio de educación e

instituciones privadas y la poca voluntad de los gobiernos que han estado en turno no le han prestado atención a este problema que tiene mucha dimensión en la actualidad.

4.3. Resultados procesales

Con todos los datos empíricos y descriptivos elaboramos una serie de cuadro y gráficos para facilitar al lector su entendimiento. Y al respecto se elaboró cuadro de opinión del entrevistado y gráficas de las encuestas realizadas.

CAPITULO V

5. EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

Este capítulo tiene como propósito establecer la descripción del desarrollo de la investigación, las etapas que se realizaron en la investigación, así como los obstáculos sucedidos en la realización de la misma. Con el objeto de describir cómo se fueron realizando cada una de las etapas del trabajo de investigación el planteamiento de la investigación la metodología el diseño de investigación, como se desarrollaron cada uno de los capítulos, la ejecución de la investigación, y todos aquellos obstáculos a los cuales nos enfrentamos al investigar nuestro tema.

5.1 Etapas de la investigación

5.1.1 El proyecto de investigación

En la elaboración del proyecto de investigación, la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores, se siguió los siguientes pasos:

5.1.1.1 Selección del tema de investigación

Para seleccionar el tema a investigar se identificó que existen altos índices de Homicidios Culposos a causa de la Conducción Peligrosa y la poca tutela que se ofrece por parte del estado salvadoreño en proteger al valor jurídico tutelado como lo es el derecho a la vida, así mismo se analizó el impacto que este problema causa, por lo que optamos investigar lo referente a esta problemática.

5.1.1.2 Encuadre de la investigación

Se identificaron las diferentes manifestaciones que tiene el tema seleccionado y este no ha sido investigado, de esa manera se determinó la importancia de investigarlo a fin de determinar la necesidad de saber que tan eficaz es el estado en tutelar el derecho a la vida con respecto al delito de homicidio culposo por conducción peligrosa.

5.1.1.3 Inventario de antecedentes de la investigación

Se procedió a realizar una investigación bibliográfica a través de la recolección y lecturas de material documental como libros, tesis, revistas e informes acerca del problema a investigar, dicha recolección se realizó en diferentes bibliotecas así mismo a través de páginas web con el fin de realizar un inventario para determinar que el tema seleccionado no ha sido investigado, de esa manera se determinó la importancia de investigar sobre dicho tema y el aporte que se brinda al ser investigado.

5.1.1.4 Delimitación del problema de investigación

Aquí se determinaron los límites entre los cuales se enmarca la investigación, delimitando además conceptos básicos como período de tiempo y espacio geográfico.

5.1.1.5 Factibilidad de la investigación

Este consistió en establecer los recursos a utilizar, económicos y técnicos y el factor tiempo, lo cual fue necesario para la realización de la investigación.

5.1.1.6 Problematización del problema de estudio

Se elaboró una lluvia de preguntas, las cuales posteriormente depuramos, seleccionando las preguntas pertinentes y descartando las innecesarias, consecutivamente se clasificaron en: coyuntural, históricas, doctrinarias y jurídicas, según la información requerida para los marcos de análisis.

5.1.1.7 Planteamiento del problema

Se realizó la descomposición del problema de investigación en sus elementos estructurales y sus aspectos lógicos para estudiarlo de manera particular.

5.1.1.8 Metodología de investigación

Se acordó la metodología de la investigación a seguir, estableciendo las clases de información y sus fuentes y las técnicas de información que se utilizó.

5.2 Diseño de la investigación

Una vez obtenida la información documental se continuó el desarrollo de la investigación en las siguientes fases:

a) Elaboración de la estructura capitular, b) Construcción del marco de análisis, c) Construcción de la hipótesis de trabajo, d) Elaboración de la estructura capitular.

a) Capítulo 1: Se abordó la introducción al estudio de la problemática sobre la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores. Además de abordaron los alcances de la

investigación, conceptos espaciales y temporales y el planteamiento del problema, estableciendo los aspectos coyunturales, históricos, doctrinarios y jurídicos.

b) Capítulo 2: Se desarrolla el marco de análisis del problema de investigación, estableciendo el marco histórico, el cual está dividido en antecedentes mediatos e inmediatos; marco coyuntural que contiene la situación actual del problema. También se desarrolló lo correspondiente al marco doctrinario donde se encuentra la evolución del problema de investigación, doctrinas y elementos importantes del problema investigado y finalmente el marco jurídico el cual contiene legislación nacional e internacional.

c) Capítulo 3: Este capítulo contiene las hipótesis de trabajo, que comprende la formulación y explicación de las hipótesis, los extremos de prueba y la fundamentación y contextualización de las mismas; la operacionalización de las hipótesis.

d) Capítulo 4: Se desarrolla la presentación e interpretación de los resultados de la investigación, en el cual se elaboró un análisis de los resultados obtenidos en relación a la hipótesis, los objetivos de la investigación y el bien jurídico protegido.

e) Capítulo 5: En este capítulo se estableció la descripción del desarrollo de la investigación y las etapas que se realizaron en la investigación del mismo, así como los obstáculos que se tuvieron en la realización de la investigación.

F) CAPITULO 6: Este capítulo comprende la elaboración de las conclusiones generales y particulares y las recomendaciones mediatas e inmediatas, así como las consideraciones finales.

La construcción del marco de análisis: Lo primero que se realizó fue la delimitación del problema de investigación, para lo que se recolectó información documental de libros, tesis, artículos a fin de realizar un análisis de las manifestaciones que tiene el problema de investigación que se seleccionó, con la información recolectada se construyó un marco coyuntural el cual contiene las causas, situación e impacto social que este genera.

El marco histórico se construyó a partir del estudio realizado de la información documentada recolectada.

El marco doctrinario se obtuvo a partir de la consulta y análisis de artículos y documentos que contenían información relacionada con la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores.

El marco jurídico contiene la normativa nacional e internacional y la jurisprudencia emitida respecto al tema de investigación.

Para la elaboración del marco de análisis, fue necesario visitar diferentes bibliotecas, una vez se obtuvo toda la información necesaria, por lo cual se procedió a la construcción del mismo.

Construcción de la Hipótesis de Trabajo: A partir de la construcción y aprobación del marco de análisis por el asesor de tesis, se hizo

un análisis para elaborar las hipótesis de trabajo, de esa manera se logró identificar las principales causas de la problemática. La hipótesis fue fundamentada y operativizada, según sus variables e indicadores; posteriormente surgieron una serie de preguntas, que fueron utilizadas para la técnicas de verificación, con el objeto de crear los instrumentos respectivos a utilizar los cuales fueron la entrevista y la encuesta a efecto de comprobar la hipótesis principal.

5.3. La Ejecución de la investigación

Se clasificaron las preguntas en un modelo de entrevista, con las correcciones echas para su aplicación, tomando un poco de tiempo debido a problemas de atención ya que nos demoró que nos programaran fecha para realizar la entrevista y la encuesta; pero poco a poco se fueron ejecutando.

La encuesta contenía diecisiete preguntas la cual se les realizo a los agentes de Seguridad Vial de la División de Tránsito Terrestre de San Salvador; el modelo de entrevista se realizó a Osmin Cortez Figueroa, Subcomisionado, Jefe del Departamento de Seguridad Vial de la División de Tránsito Terrestre, delegado por la comisionada Veronica Uriarte Jefa de la División de Transito, estos instrumentos estaban estructurados con el fin de indagar, verificar, establecer las posiciones de cada uno de los encuestados y entrevistado respecto al tema de investigación.

Después de realizada la entrevista y la encuesta se procedió al tratamiento de la información obtenida, elaborando los cuadros de

resultado de la entrevista y encuesta en las que se fue concluyendo.

5.4. Los Obstáculos enfrentados y los ajustes introducidos en la investigación

Durante el desarrollo de la investigación, se desarrollaron ciertos obstáculos que deben de ser planteados a fin de ofrecer un resultado de calidad para cumplir con las expectativas metodológicas y científicas planteadas en el proyecto, de esta manera se asienta las causas que pudieron atrasar el proceso de investigación.

Entre los obstáculos enfrentados durante este proceso se puede exponer: la poca información del tema de investigación y la falta de accesibilidad y con las entidades delegadas para hablar sobre el mismo, los múltiples cambios al objeto de investigación por el asesor de tesis, sin duda esta investigación representó un desafío como grupo. Otra de las dificultades fue la poca disposición de algunas entidades para conceder la entrevista.

De igual manera se nos dificultó la programación de la entrevista y encuesta con los expertos en el tema, nos reprogramaron en varias ocasiones la entrevistas ya que la entrevista era instrumento para esta investigación, se hizo necesaria la espera para llevar a cabo la entrevista.

En cuanto al trabajo en equipo, en algunos momentos se tuvo problemas de coordinación para la realización de las actividades

requeridas en esta investigación motivadas por la limitación del tiempo ya que cada integrante del grupo tenía otras responsabilidades, lo que ha impedido que este trabajo se concluya en el tiempo espera.

CAPÍTULO VI

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El propósito del presente capítulo es, establecer tanto conclusiones generales, específicas y recomendaciones pertinentes a nuestro tema de investigación, entre las cuales se intentará determinar, que las políticas públicas que han sido eficaces donde el parque vehicular no se ha incrementado, no se implementan todas las políticas públicas para solucionar la problemática entre otras, así como también presentar las diferentes alternativas para superar la problemática

6.1 Conclusiones

De la presente investigación como grupo de trabajo se llegaron a las siguientes conclusiones:

6.1.1 Conclusiones generales

1. Las políticas de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador han sido eficaces únicamente en épocas donde el parque vehicular no ha aumentado, no puede existir eficacia en las políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito si el parque vehicular no es controlado.

2. No se implementan todas las políticas públicas creadas en materia de tránsito para la prevención de accidentes, esto se debe a que no todas las instituciones se involucran, tales como el

ministerio de salud, ministerio de educación e instituciones privadas.

3. Se está fallando en la etapa de implementación de las políticas públicas esto se debe a la falta de interés de las autoridades correspondientes.

4. El Estado de El salvador no asigna al Vice Ministerio de Transporte y Seguridad Vial los recursos suficientes para implementar políticas de seguridad vial que ayuden a disminuir los índices de siniestralidad por conducción peligrosa.

6.1.2 Conclusiones particulares

1. Los programas de control de consumo de alcohol no han disminuido los índices de homicidios culposos por conducción peligrosa se deben de establecer faltas específicas a conductores que ingieren alcohol al conducir que sean más graves que las existentes.

2. Existen diversos mecanismos de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador, pese a ello los accidentes de tránsito han aumentado año con año por lo tanto no son eficaces.

4. El Estado de El Salvador, no obstante haber implementado, pero no culminado el desarrollo de planes y programas en materia de tránsito en general, no ha logrado erradicar los índices de homicidio culposo por conducción peligrosa.

4. El Estado no brinda una infraestructura vial adecuada para el parque vehicular que sigue en aumento, esto desemboca en aumentar los índices de homicidios culposos por accidentes de tránsito.

5. Existe un aumento de homicidios culposos por conducción peligrosa en el periodo 2014-2018.

6. Existen programas de educación vial en centros escolares públicos, en instituciones educativas privadas no se da a menos que lo soliciten, por lo tanto, existe una deficiencia.

6.2 Recomendaciones

Como resultado de las conclusiones establecimos una visión concreta del problema sujeto a investigación, lo que ha permitido presentar alternativas para superarlo, por lo que proponemos a continuación las recomendaciones inmediatas que a nuestro criterio contribuirá en gran medida a la solución del problema planteado.

6.2.1 Recomendaciones inmediatas

6.2.1.1 Jurídicas

1. Que la Asamblea Legislativa, reforme la el Código Penal en cuanto a las penas por conducción peligrosa.

2. Se necesita realizar un estudio para aumentar la sanción tanto penal como administrativa tomando en cuenta la reincidencia,

valorando la suspensión de forma vitalicia del permiso para conducir o licencia.

6.2.1.2 No jurídicas

1. Que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial contrate suficiente personal técnico calificado para mejorar la calidad de seguridad vial.

2. Que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial ponga en práctica estrategias para incentivar a los conductores a respetar las normas de tránsito.

3. Que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial proporcione a la División de Tránsito Terrestre el equipo técnico necesario para disminuir los índices de conducción peligrosa.

4. Que Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial proporcione capacitaciones a los agentes de tránsito para tratar el problema de la conducción peligrosa.

5. Que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial proporcione los recursos suficientes para el mantenimiento y señalización de carreteras.

6. Que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial en coordinación con la División de Tránsito Terrestre desarrolle políticas encaminadas a erradicar los accidentes de tránsito por conducción peligrosa.

6.2.2 Recomendaciones mediatas

6.2.2.1 Jurídicas

1. Al órgano legislativo, reformar la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de prohibir la importación de vehículos automotores que tengan más de 7 años de fabricación, para poner freno al acelerado crecimiento del parque vehicular.
2. Desarrollar el marco legal que permita evitar que algunas personas destruyan, se apoderen, hurten y comercialicen con la infraestructura vial existente.
3. Lograr que marco legal respalde la aplicación efectiva de multas por uso de celular mientras se conduce.

6.2.2.2 No jurídicas

1. Solicitar a los titulares de las diferentes instituciones, el apoyo político y el compromiso de respaldar las políticas públicas de seguridad vial.
2. Formular, implementar y desarrollar una mejor Política Nacional de Seguridad Vial.
3. Promover medidas basadas en controles de velocidad con medios tecnológicos.
4. Aumentar la sensibilidad acerca de las consecuencias de la velocidad excesiva al conducir y los beneficios de reducirla.

5. implementar más controles de velocidad y antidoping Formular, implementar y desarrollar una mejor Política Nacional de Seguridad Vial.

6. Regular los elementos de contaminación ambiental: Uso de vallas publicitarias que dificultan la visibilidad.

7. Aumentar el monto de las esuelas impuestas por reincidencia.

6.3 Consideraciones finales

Con la presente investigación se pretendió realizar un estudio jurídico del problema planteado, tomando en cuenta la información obtenida de diferentes fuentes documentales y reales relativas a la problemática de la accidentabilidad por conducción peligrosa.

En el transcurso de la investigación se determinó que el ejercicio del derecho a la vida e integridad física no está siendo garantizado por el Estado salvadoreño a través del Viceministerio de transporte en el periodo 2014 a 2018; esto como consecuencia de la poca eficacia de las políticas públicas en materia de tránsito, esta situación se manifiesta con los altos índices de accidentabilidad, con la falta de interés por parte de los conductores de respetar las normas de tránsito y con el poco interés por parte del Estado de mejorar la señalizaciones en las carreteras.

Este trabajo aún con sus deficiencias en su contenido puede considerarse como un aporte al estudio en las normas en materia

de tránsito, ya que creemos que cumple con los requisitos necesarios que exige la Universidad para este tipo de investigación. Pretendemos que este trabajo de alguna forma aporte ideas claras y recomendaciones para la solución del problema planteado en el contenido, así como también de alguna forma concientizar a todo lector del grave problema que existe en nuestro país debido al poco interés que presta el Estado en tutelar el derecho a la vida en el tratamiento del delito de homicidio culposo por conducción peligrosa, y en buscar soluciones viables al problema, dándole la importancia que hasta la fecha no ha tenido este problema.

En cuanto al desempeño como grupo, en ciertos momentos o etapas de la tesis fue difícil lograr la coordinación de la mejor manera, esto en relación a diferencia de horarios debido a trabajo y otras responsabilidades, así mismo a problemas personales que surgieron durante el proceso de elaboración de tesis lo que ocasionó una lentitud en la investigación, las diferencias entre uno y otro miembro del grupo también contribuyeron a que fuese difícil trabajar en equipo, sin embargo a pesar de todas las dificultades y problemas que se dieron al llegar a un acuerdo se logró trabajar en el único fin que unía al equipo de trabajo.

BIBLIOGRAFIA

a) Libros

Bañón y Carillo. *Políticas públicas de seguridad ciudadana y prevención del delito*.1997.

Iglesias, Salvador. *Métodos y Técnicas de Investigación*. 1da. Edición. México.

Jiménez Navarro, Raúl. *Materia de Toxicología Forense*,1996.

Mokate, Karen. *Eficacia, Eficiencia, Equidad y Sostenibilidad: ¿qué queremos decir?*. Junio, 1999.

Navarro Jiménez, Raúl, *Materia de Toxicología Forense*, 1996.

Olavarría Gambi, Mauricio. “*Conceptos Básicos en el Análisis de Políticas Públicas*”. Departamento de Gobierno y Gestión Pública del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, 2007.

Pallares, Francesc. “*Las Políticas Públicas; el sistema político en acción*”, *Revista de Estudios Políticos*. 1988.

Trejo, Miguel Alberto. *Manual de Derecho Penal*, Parte General; 2ª Ed., El Salvador, Editorial, Talleres Gráficos Uca, 2000.

Uriarte, Edurne, *introducción a la ciencia política*.

Weber, Max. *“La política”, en su libro El político y el científico, trad. F. Rubio Llorente. Madrid, Alianza, 5ª ed.,1979.*

b) Trabajo de graduación

Barrientos Hernández, Ana Margarita. “Conducción Temeraria de Vehículo Automotor y Principio de Legalidad en el Código Penal Salvadoreño”. Tesis Universidad de El Salvador, Santa Ana, 2005.

Blanco Romero, Wilfredo Roberto y Ortiz Mendoza, Ligia Elena. “Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de San Salvador del año 2007”. Tesis Pregrado. Universidad de El Salvador. 2008.

Díaz Castillo, Marco Tulio. “Implicaciones constitucionales, penales y procesales derivadas de la criminalización de la Conducción Temeraria”. Tesis Universidad de José Simeón Cañas, San Salvador. 2008

González Hernández, Johana Margarita y Lazo Guzmán, Franklin Amadeo. “El delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor en la ciudad de San Miguel en el periodo 2003-2005”. Tesis Universidad de El Salvador, Santa Ana. 2005.

Hernández Barrera, Claudia Lorena. “La Conducción Temeraria de Vehículo Motor y su tratamiento en la legislación salvadoreña”. Tesis. Universidad de El Salvador, San Salvador. 2006.

Leissy Martínez, Karla Vásquez Y OTROS. “El delito de Conducción Temeraria en Vehículo Automotor de Transporte Colectivo en El Departamento de San Salvador en el periodo 2007-2008”. Tesis. Universidad de El Salvador, San Salvador. 2009.

c) Legislación

Constitución de la República de El Salvador. D. L. N° 152. del 30 de enero de 1992. D. O. número 19. Tomo No. 314. del 30 de enero de 1992.

Código Penal. D.L. No. 745. De fecha 05 de noviembre de 2008. D. O. No. 222. Tomo 381. Del 25 de noviembre de 2008.

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. D. L. No. 81. Del 23 de julio de 2009. D. O. No. 143. Tomo 384 del 30 de julio de 2009.

Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de Tránsito. D.L. N° 771. del 24 de noviembre de 1999. D.O. N° 231. Tomo 345. del 10 de diciembre de 1999.

Ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito. D.L. No. 232. de fecha 14 de diciembre de 2012, D. O. No. 8. de fecha 14 de enero de 2013.

Reglamento de la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito. D. L. No.70. del 17 de abril de 2013, D. O. No.70. del 18 de abril de 2013.

Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, D. L No. 61. del 1 de julio de 1996, D. O. No. 121, Tomo No. 332. de 1 de julio de 1996.

Convenio internacional relativo a la circulación de automóviles. Del 11 de octubre de 1909.

Convención sobre la circulación por carretera. Del 8 de noviembre de 1968 hecho en Viena.

d) Jurisprudencia

Sentencia de Amparo, Referencia 312-2001, Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y cinco minutos del día cinco de marzo de dos mil dos.

Sentencia, Referencia 312-2001, Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y cinco minutos del día cinco de marzo de dos mil dos.

Sentencia, Referencia 56-COMP-2009, Corte Suprema De Justicia En Corte Plena San Salvador a las catorce horas y treinta minutos del día veintiuno de diciembre de dos mil diez.

Sentencia, Referencia 63-COMP-2005 Corte Suprema de Justicia: San Salvador, a las once horas y quince minutos del día trece de septiembre de dos mil siete.

Sentencias Definitivas, Referencia 332-P-13, Cámara De La Cuarta Sección Del Centro, Santa Tecla, a las diez horas del día catorce de noviembre del año dos mil trece.

e) Sitios web

Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esuelas impuestas, http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf; sitio visitado el 16 de abril de 2018.

<https://historia-biografia.com/historia-del-automovil/>, sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Evolucion del Automovil, <http://www.autoscout24.es/tematicas/especial/historia-del-automovil/evolucion-del-automovil/>. sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Revista Actualidad, Unida Técnica ejecutiva del sector justicia, 2006, <http://www.ute.gob.sv/index.php/tema/reforma-legal/acciones-de-educaci%C3%B3n%C3%ABlica.html>. sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Landaverde, Moris. “El Delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores”. Publicado en la Revista Jurídica Digital “Enfoque Jurídico el 17 de noviembre del año 2015. <http://www.enfoquejuridico.info/wp/archivos/4246>. sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Portal de transparencia, fondo de atención de las víctimas de accidentes de tránsito, <http://www.transparencia.gob.sv/institutions/fondo-para-la-atencion->

a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/documents/estadisticas. sitio visitado el 16 de abril de 2018.

La responsabilidad penal del ebrio, publicado en revista, <http://www.enfoquejuridico.info/wp/archivos/687>. sitio visitado el 20 de abril de 2018.

Jaime torres Melo, introducción a las políticas públicas: conceptos y herramientas desde la relación entre el estado y la ciudadanía <https://www.google.com/sv/search?q=politicas+publicas&rlz=1C1NDCMesSV777SV777&oq=politicas+publicas&aqs=chrome..69i57.56178j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. sitio visitado el 20 de abril de 2018.

Viceministerio de Transporte Terrestre. División Policía de tránsito sub regional de mejicanos. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte. sitio visitado el 25 de abril de 2018.

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Art. 119. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte. sitio visitado el 20 de abril de 2018.

Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil. www.mop.gob.sv/viceministeriodetransporte. sitio visitado el 20 de abril de 2018.

Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esuelas impuestas” <http://www.trnsparencia.gob.sv>. en.pdf; sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esuelas impuestas”. http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf. sitio visitado el 16 de abril de 2018.

Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esuelas impuestas”; http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf. Sitio visitado el 16 de abril de 2018.

VMT, Estadísticas de Accidentabilidad, http://www.vmt.gob.sv/index.php?option=com_phocadocumentation&view=section&id=34&Itemid=. Portal de transparencia, fondo de atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Sitio visitado el 16 de abril de 2018.

<http://www.transparencia.gob.sv/institutions/fondo-para-la-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-de-transito/documents/estadisticas>. Sitio visitado el 23 de noviembre de 2015.

Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, Apoyo al Decenio de Acción, Resumen. <https://www.who.int/violenceinjuryprevention/roadsafetystatus/2013/report/es/index.html>. Sitio visitado el 23 de noviembre de 2015.

ANEXOS 1

Accidentabilidad a nivel nacional en general, periodo del 01 de enero al 30 de abril de 2018.

Rubros / años	2018
Accidentes de transito	6,756
Lesionados	3,288
Fallecidos	455
Detenidos peligroso	627

**Causas provocan accidentes de transito
Periodo del 01 de enero al 30 de abril 2018.**

N°	Causas	Total
1	Invadir carril	1,557
2	Distracción del conductor	1,468
3	No guardar distancia de seguridad	1,070
4	No respetar señal de prioridad	1,005
5	Velocidad inadecuada	448
6	Circular en reversa	354
7	Adelantamiento antirreglamentario	205
8	Estado de ebriedad o droga	156
9	Otros	107
10	Imprudencia del peatón	95
11	Giro incorrecto	93
12	Inexperiencia	90
13	Falla mecánica	82

14	Velocidad excesiva	11
15	Carga mal acondicionada	9
16	Mal estado del vehículo	4
17	Enfermedad	2
18	Deslumbramiento	0
TOTAL		6,756

Principales causas que provocan accidentes de tránsito.

1a	Distracción del conductor
2a	Invadir carril
3a	No guardar distancia reglamentaria
4a	No respetar señal de prioridad
5a	Velocidad inadecuada
8°	Estado de ebriedad

Accidentabilidad a nivel nacional periodo del 01 de enero al 01 de julio de 2018.

Rubros / años	2018
Accidentes de tránsito	10,004
Lesionados	4,873
Fallecidos	665
Detenidos peligroso	855

Rubros / años	Accidentes al 01 julio
Accidentes de tránsito	41

Lesionados	28
Fallecidos	9
Detenidos peligroso	14

Causas principales que provocan accidentes de transito	
1	Invadir carril
2	Distracción del conductor
3	No guardar distancia reglamentaria
4	No respetar señal de prioridad
5	Velocidad inadecuada
6	Estado de ebriedad

Accidentabilidad a nivel nacional en motocicletas periodo del 01 de enero al 01 de julio 2018

Rubros/ años	2018
Accidentes de transito	1,154
Lesionados	993
Fallecidos	193

Rubros / años	Accidentes al 01 julio
Accidentes de transito	8
Lesionados	7
Fallecidos	3

Causas principales que provocan accidentes de Transito
--

1	Distracción del conductor
2	Invadir carril
3	Velocidad inadecuada
4	No guardar distancia reglamentaria
5	No respetar señal de prioridad
6	Estado de ebriedad

Accidentabilidad a nivel nacional, periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2017.

Rubros / años		2017
Accidentes de transito		21582
Lesionados		9462
Fallecidos		1245
Causas principales que provocan accidentes de transito		
1 ^a	Distracción del conductor	
2 ^a	Invadir carril	
3 ^a	No respetar señales de prioridad	
4 ^a	No guardar distancia reglamentarla	
5 ^a	Velocidad inadecuada	
9 ^a	Estado de ebriedad	
Esquelas 2017		
Leves		172,708
Graves		75,313
Muy graves		126,980
TOTAL		375,001

Causas que provocan los accidentes de tránsito.

Periodo del 01 de enero al 31 de julio de 2017.

N°	CAUSAS	TOTAL
1	Distracción del conductor	2,771

2	Inexperiencia	94
3	Estado de ebriedad o droga	298
4	Enfermedad	2
5	Velocidad inadecuada	786
6	Velocidad excesiva	38
7	No guardar distancia de seguridad	1914
8	Adelantamiento antirreglamentario	388
9	No respetar señal de prioridad	2,126
10	Giro incorrecto	188
11	Invadir carril	2,693
12	Mal estado del vehículo	3
13	Falla mecánica	139
14	Deslumbramiento	4
15	Carga mal acondicionada	13
16	Imprudencia del peatón	183
17	Circular en reversa	729
18	OTROS	167
Total		12,536

Causas principales de accidentes.	
1	Distracción del conductor
2	Invadir carril
3	No respetar señal de prioridad
4	No guardar distancia reglamentaria
5	Velocidad inadecuada
Estado de ebriedad es la 8va causa	

Accidentabilidad a nivel nacional de motocicletas periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2017.

Rubros/ años	2017	Esquelas de motocicletas de 2017	
Accidentes de transito	2,053	Detalles	2017
Lesionados	1,755	Leves	39538
Fallecidos	264	Graves	12913
		Muy graves	39525
		Total	91,976

Causas principales que provocan accidentes de transito	
1a	Distracción del conductor
2a	Invadir carril
3a	No respetar sedales de prioridad
4a	No guardar distancia reglamentaria
5a	Velocidad inadecuada
8°	Estado de ebriedad

**Causas que provocan los accidentes de tránsito con fallecidos.
Periodo del 01 de enero al 31 de diciembre 2016.**

N° Causas		Total	
		Fallecidos	Lesionados
1	Distracción del conductor	402	1,821
2	Inexperiencia	19	138
3	Estado de ebriedad o droga	33	444

4	Enfermedad	2	1
5	Velocidad excesiva o inadecuada	331	1,356
6	No guardar distancia de seguridad	40	818
7	Adelantamiento antirreglamentario	27	382
3	No respetar señal prioritaria	53	1,791
9	Giro incorrecto	12	256
10	Invadir carril	111	2,067
11	Mal estado del vehículo	2	33
12	Falla mecánica	23	311
13	Deslumbramiento	1	11
14	Carga mal acondicionada	3	5
15	Imprudencia del peatón	101	277
16	Circular en reversa	14	75
17	Otros	31	206
Total		1,205	9,992

Causas de lesionados		
1	Invadir carril	2056
2	Distracción del conductor	1,821
3	No respetar señal de prioridad	1,791
4	Velocidad inadecuada	1,356
5	No guardar distancia reglamentaria	818
6	Estado de ebriedad	444

Causas de fallecidos		
1	Distracción del conductor	402
2	Velocidad inadecuada	331

3	Invadir el carril	111
4	Imprudencia del peatón	101
5	No respetar señal de prioridad	53
6	Estado de ebriedad	33

Causas principales que provocaron accidentes de tránsito

Periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2015

Nº.	Causas \ días	Total
1	Distracción del conductor	4,992
2	Inexperiencia	134
3	Estado de ebriedad o droga	598
4	Enfermedad	5
5	Velocidad inadecua-da	1244
6	Velocidad excesiva	31
7	No guardar distancia de seguridad	3,522
8	Adelantamiento antirreglamentario	659
9	No respetar señal de prioridad	3,631
10	Giro incorrecto	397
11	Invadir carril	4,709
12	Mal estado del vehículo	13
13	Falla mecánica	240
14	Deslumbramiento	10
15	Carga mal acondicionada	20
16	Imprudencia del peatón	300
17	Circular en reversa	1,419
18	Otros	357
Total		22,281

**Causas principales que provocan los accidentes de tránsito
Periodo del 01 de enero al 28 de octubre de 2014.**

N o	Causas \ días	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Doming o	TOTA L
1	Distracción del conductor	661	647	638	630	751	636	464	4427
2	Inexperiencia	13	13	12	20	14	17	19	108
3	Estado de ebriedad o droga	38	28	41	42	70	114	115	448
4	Enfermedad	0	2	0	3	0	1	0	6
5	Velocidad inadecuada	134	136	116	127	146	145	137	941
6	Velocidad excesiva	12	16	13	14	24	22	10	111
7	No guardar distancia de seguridad	484	462	468	454	534	416	191	3009
8	Adelantamiento antirreglamentario	83	81	68	52	68	74	56	482
9	No respetar señal de prioridad	415	451	456	422	504	414	260	2922
10	Giro incorrecto	47	41	38	47	40	41	35	289
11	Invadir carril	655	604	636	651	692	585	355	4178
12	Mal estado del vehículo	2	2	2	0	3	0	1	10
13	Falla mecánica	48	33	34	31	40	28	20	234
14	Deslumbramiento	1	0	1	1	1	1	2	7
15	Carga mal acondicionada	5	4	4	3	2	4	1	23

16	Imprudencia del peatón	53	37	34	43	40	46	35	288
17	Circular en reversa	226	196	207	193	232	187	97	1338
18	OTROS	45	51	49	55	50	55	46	351
TOTAL		2922	2804	2817	2788	3211	2786	1844	19172

Causas principales de accidentes.		
1ª	Distracción del conductor	4427
2ª	Invadir carril	4178
3ª	No guardar distancia reglamentaria	3009
4ª	No respetar señal de prioridad	2922
5ª	Circular en reversa	1338
Estado de ebriedad es la 8ª causa		448

Año.	2015 76	2016
Total de accidentes de tránsito	465	404
Fallecidos	28	21
Lesionados	206	190

Causas de accidentes

Accidente de tránsito			Fallecidos	Lesionados
1º	Invadir el carril	84	1	37

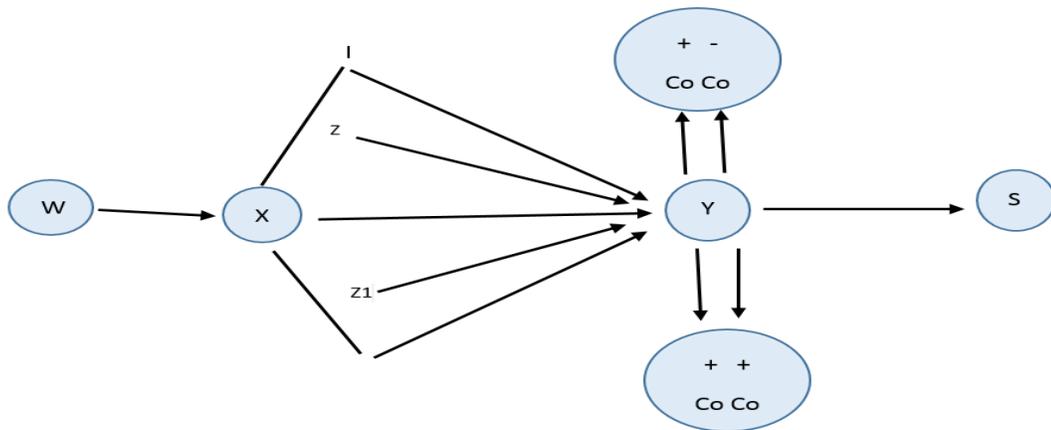
⁷⁶ Boletín para prensa del viceministerio de transporte (unidad de antidoping)

2ª	Distracción del conductor	80	6	37
3ª	No guardar distancia reglamentaria	63	0	13
4º	No respetar señal de prioridad	63	0	36
5º	Velocidad inadecuada	39	3	29
9º	Estado de ebriedad y droga	16	4	6

ANEXO 2

Contextualización De Las Hipótesis

Existen otras variables de importancia que son llamadas secundarias o factores que inciden en la relación causal, dentro de los cuales vamos a destacar: factores precedentes, consecuentes, subsecuentes, intervinientes, coexistentes y los identificaremos con letras según su orden.



Factores Precedentes: Son circunstancias que se encuentran detrás de la variable causal, temporalmente antecediéndola, siendo causas mediatas del efecto. Para el caso hay que enunciar los siguientes:

W1: La deficiente organización institucional para la aplicación de las políticas publicas

W1: Poco Presupuesto asignado al Vice ministerio de Transporte y Seguridad.

Factores Intervinientes: Son elementos condicionantes que contribuyen junto con otros en la producción de un resultado de alguna situación, son causas secundarias del efecto.

I1: Falta de campañas de prevención de accidentes

I2: Saturación de vehículos

I3: Falta de concientización vial de los conductores

Factores Subsecuentes: Son otras consecuencias de la causa principal que inciden a su vez en el efecto.

S1: Falta de educación vial.

S2: Poca supervisión de vehículos por parte de las entidades correspondientes.

S3: Falta de programas de control de consumo de alcohol.

S4: Poca interés por parte del Vice Ministerio de Transporte en mecanismos de prevención de accidentes de tránsito.

S5: La falta de infraestructura vial.

S6: La falta de interés por parte de las autoridades correspondientes en terminar los proyectos y programas en materia de tránsito.

Factores Coexistentes

Son de dos Clases:

En relación directa son elementos condicionantes que actúan en una interrelación simultánea, es decir, existen siempre acompañando el efecto y actúan en una relación de más a más y de menos a menos.

Cd1: A más accidentes de tránsito más homicidios culposos.

Cd2: A más capacitación del personal más seguridad vial.

Cd3: A menos aplicación de las normas menos seguridad vial.

En relación inversa actúan en una relación de menos a más y de más a menos.

Ci1: A más reparación de infraestructura más seguridad vial.

Ci2: A más conductores en estado de ebriedad más homicidios culposos.

Ci3: A menos control de vehículos automotores en buen estado por el Viceministerio de Transporte menos seguridad vial.

Factores Consecuentes:

Son circunstancias lógicas vinculadas a los elementos que condicionan una situación, son las consecuencias mediatas de la causa principal es decir efectos del efecto.

Z1: Saturación de procesos penales por homicidios culposos.

Z2: Mayor número de muertes hospitalarias

ANEXO 3

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS POLITICAS
SEMINARIO DE GRADUACION**

Cuestionario

TEMA: La eficacia de las políticas públicas del estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida en el tratamiento del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores.

INSTRUCCIONES: Traslade el número de la respuesta al cuadro de la derecha según convenga.

Edad:_____ Sexo:_____ Cargo:_____

1. ¿Cómo considera usted que han sido las políticas públicas en materia de tránsito en los últimos cinco años?
 - a. Eficaces
 - b. Poco eficaz
 - c. Bastante eficaz
 - d. Nada eficaz

2. ¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito en el periodo 2014- 2018 han?
 - a. Aumentado

- b. Disminuido
 - c. Se han mantenido
 - d. No sabe
3. ¿Considera usted que el aumento de accidentes de tránsito se debe a?
- a) La falta de campañas de prevención por parte del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial.
 - b) Impericia
 - c) Falta de aplicación de normas jurídica
5. ¿Considera usted que la saturación de vehículos automotres en las principales arterias del país son las responsables de la mayoría de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?
- a. Siempre
 - b. En algunas ocasiones
 - c. No en la mayoría de los casos
6. ¿Considera usted que el viceministerio de transporte y seguridad vial debe trabajar más en programas de concientización vial a los conductores para disminuir homicidios culposos por conducción peligrosa?
- a. Si
 - b. No
 - c. Desconozco del tema

7. ¿Considera usted que la mayor causa de homicidios culposos por conducción peligrosa se da por la falta de respeto a la señalización vial?
 - a. Si
 - b. No
 - c. En algunos casos si es así

8. ¿Considera usted la educación vial en los conductores es de vital importancia para disminuir los accidentes de tránsito?
 - a. Si
 - b. No
 - c. Posiblemente

9. ¿Considera usted que debe existir más presencia policial en las calles más transitadas del país, para que los conductores respeten las señales de tránsito?
 - a. Si
 - b. No
 - c. No es necesario

10. ¿Considera usted que hay pocos programas de control sobre el consumo de alcohol?
 - a. Si
 - b. No
 - c. Hay bastantes

11. ¿Considera usted que la causa más frecuente de homicidio culposo por conducción peligrosa es el estado de ebriedad del conductor?

- a. Siempre
- b. Casi siempre
- c. En pocas ocasiones

12. ¿Considera que la señalización de calles, vías y carreteras es suficiente para evitar los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?

- a. Es adecuada
- b. Es inadecuada
- c. Prefiero no opinar

13. ¿Los programas de educación vial en Centros Educativos están siendo implementados?

- a. Si
- b. No
- c. Muy poco

14. ¿Considera usted que conoce lo suficiente en cuanto a normativa vial?

- a. Si
- b. No
- c. Poco

15. ¿Considera usted que hay suficiente personal capacitado en materia de tránsito?

- a. Si
- b. No
- c. No lo suficiente

16. ¿Considera usted que los agentes de tránsito cumplen la normativa vial?
- a. Si
 - b. No
 - c. Pocas veces
17. ¿Considera usted que el mal estado de calles, vías y carreteras es una causa de homicidios culposos por accidente de tránsito?
- a. Siempre
 - b. Casi siempre
 - c. En algunas ocasiones
18. ¿Considera usted que las multas impuestas a conductores son suficientes para disminuir los homicidios culposos a casusa de accidentes de transito
- a. Si
 - b. No
 - c. Nunca serán suficientes
19. ¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito se deben a la imprudencia de los peatones al cruzar por las calles cuando hay pasarelas cerca?
- a. Siempre
 - b. En pocas ocasiones
 - c. Nunca

20. ¿Considera usted que las políticas públicas que implementan las autoridades competentes en materia de Transito y Seguridad vial son suficientes en cada periodo vacacional?
- a. Si son suficientes
 - b. No son suficientes
 - c. Necesitan mejorar
21. ¿Considera usted que las políticas públicas en materia de transito solo se implementan en periodos vacacionales?
- a. Es correcta la afirmación
 - b. No es correcta la afirmación
 - c. Prefiero no opinar sobre el tema

ANEXO 4

ENTREVISTA AL DIRECTOR DE TRANSITO

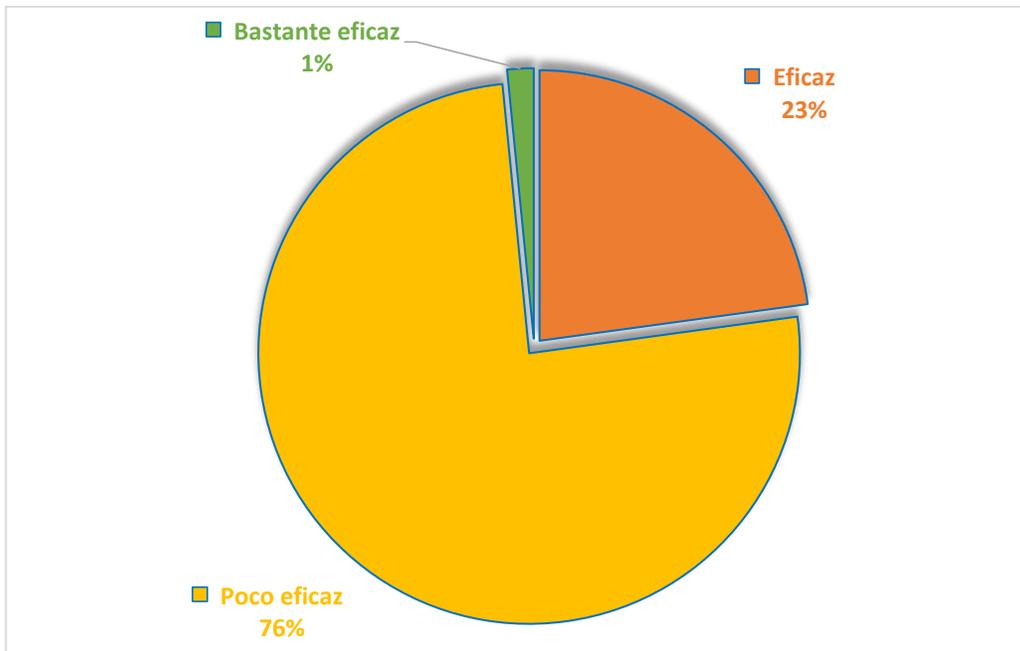
1. ¿Existe aumento de homicidios culposos por conducción peligrosa en el periodo 2014-2018?
2. ¿Existen políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador?
3. ¿Son eficaces las políticas de prevención de accidentes de tránsito en El Salvador?
4. ¿Cuáles son los mecanismos de prevención de accidentes de tránsito?
5. ¿Son eficaces los mecanismos de prevención creados por el Vice Ministerio de Transporte y Seguridad Vial para controlar los accidentes de tránsito?
6. ¿Las de campañas de prevención de accidentes transito han logrado disminuir el número homicidios culposos por conducción peligrosa?
7. ¿Los programas de control de consumo de alcohol han disminuido los índices de homicidio culposo por conducción peligrosa?
8. ¿La falta de infraestructura vial aumenta los índices de homicidios culposos por accidentes de tránsito?
9. ¿Existe una capacitación periódica del personal de seguridad vial?
10. ¿Cuál sería el método más idóneo para que los accidentes de tránsito disminuyan y así evitar los homicidios culposos por conducción peligrosa?

11. ¿Por qué es necesario aplicar la ley penal a los conductores peligrosos?
12. A su criterio, ¿Qué reforma debería hacerse al código penal vigente, y que nuevas normas deberían incorporarse?
13. Las sanciones que se les imponen a las personas que comenten el delito de conducción peligrosa ¿son suficiente?
14. ¿Se implementan todas las políticas públicas creadas en materia de tránsito para la prevención de accidentes?
15. ¿Según su opinión considera que se está fallando en la etapa de implementación de las políticas públicas?
16. ¿Es suficiente el presupuesto asignado al Vice ministerio de Transporte para crear políticas públicas de prevención de accidentes de tránsito?
17. ¿Cuál ha sido la mayor dificultad para poder implementar las políticas públicas en materia de tránsito?

ANEXO 5 PREGUNTA N° 1

¿Cómo considera usted que han sido las políticas públicas en materia de tránsito en los últimos cinco años?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Eficaz	29	23%
Poco eficaz	96	76%
Bastante eficaz	2	1%
Nada eficaz	0	0
TOTAL	127	100%

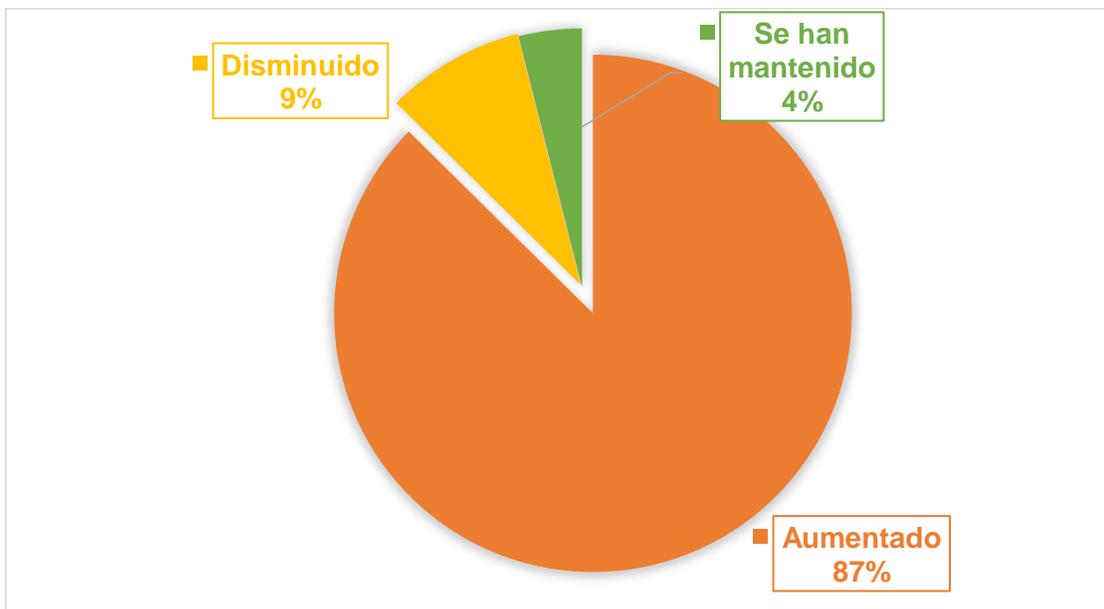


A la pregunta considera usted que las políticas públicas en materia de tránsito en los últimos cinco años han sido eficaces, contestaron: el 23% que han sido eficaces, el 76% que han sido poco eficaz y el 1% que han sido bastante eficaz.

PREGUNTA N° 2

¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito en el periodo 2014- 2018 han?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Aumentado	111	87%
Disminuido	11	9%
Se han mantenido	5	4%
TOTAL	127	100%

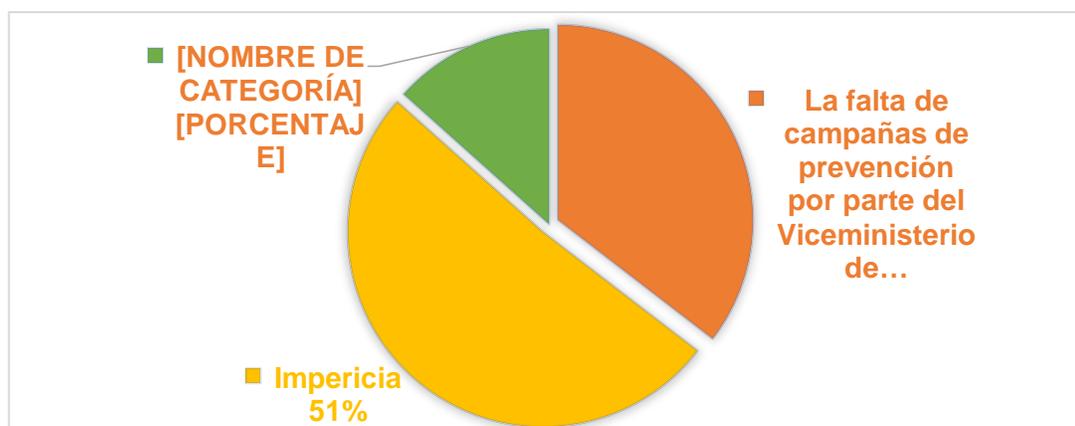


A la pregunta considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito en el periodo 2014- 2018 contestaron, el 87% que han aumentado, el 9% que han disminuido y el 4% que se han mantenido.

PREGUNTA N° 3

¿Considera usted que el aumento de accidentes de tránsito se debe a?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
La falta de campañas de prevención por parte del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial.	45	36%
Impericia	65	51%
Falta de aplicación de normas jurídicas	17	13%
TOTAL	127	100%

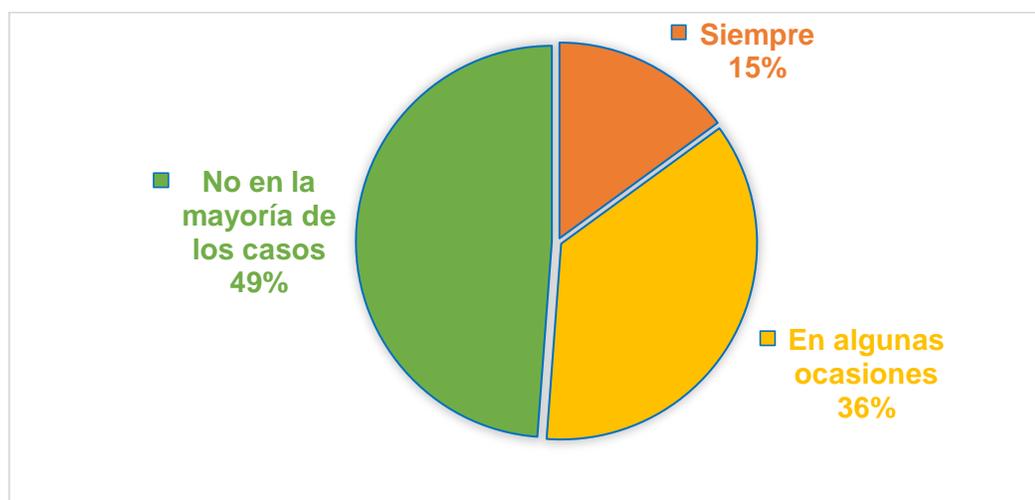


A la pregunta considera usted que el aumento de accidentes de tránsito se debe a; el 35% opino que se debe a la falta de campañas de prevención por parte del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, el 51% opino que se debe a la impericia y el 13% opino que se debe a la falta de aplicación de normas jurídicas.

PREGUNTA N° 4

¿Considera usted que la saturación de vehículos automotores en las principales arterias del país son las responsables de la mayoría de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	19	15%
En algunas ocasiones	46	36%
No en la mayoría de los casos	62	49%
TOTAL	127	100%

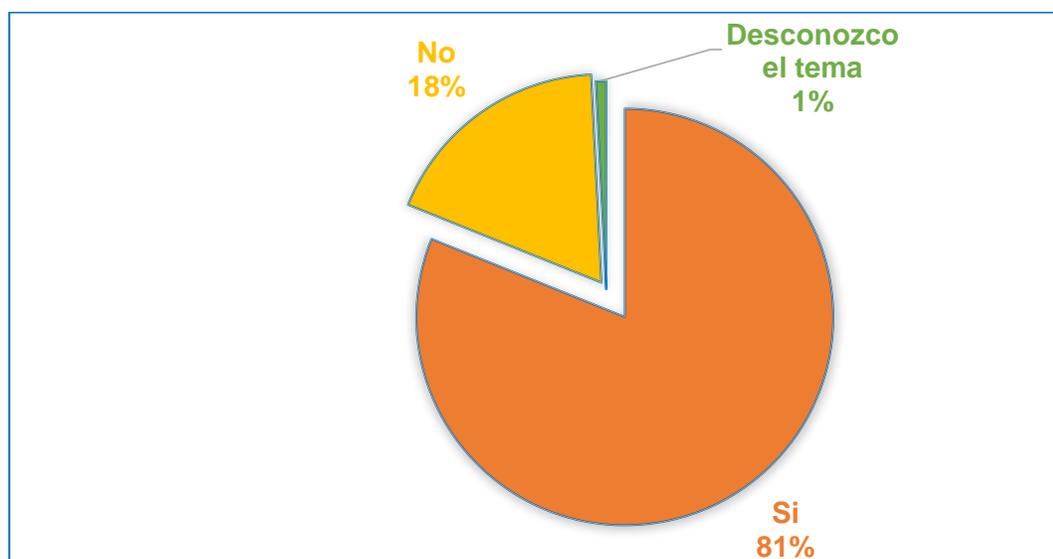


A la pregunta considera usted que la saturación de vehículos automotores en las principales arterias del país son las responsables de la mayoría de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito, contestaron: el 15% opino que siempre son los responsables de la mayoría homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito, el 36% opina que en la mayoría de ocasiones y el 49% que no en la mayoría de los casos.

PREGUNTA N° 5

¿Considera usted que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial debe implementar más en programas de concientización vial a los conductores para disminuir homicidios culposos por conducción peligrosa?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	103	81%
No	23	18%
Desconozco el tema	1	1%
TOTAL	127	100%

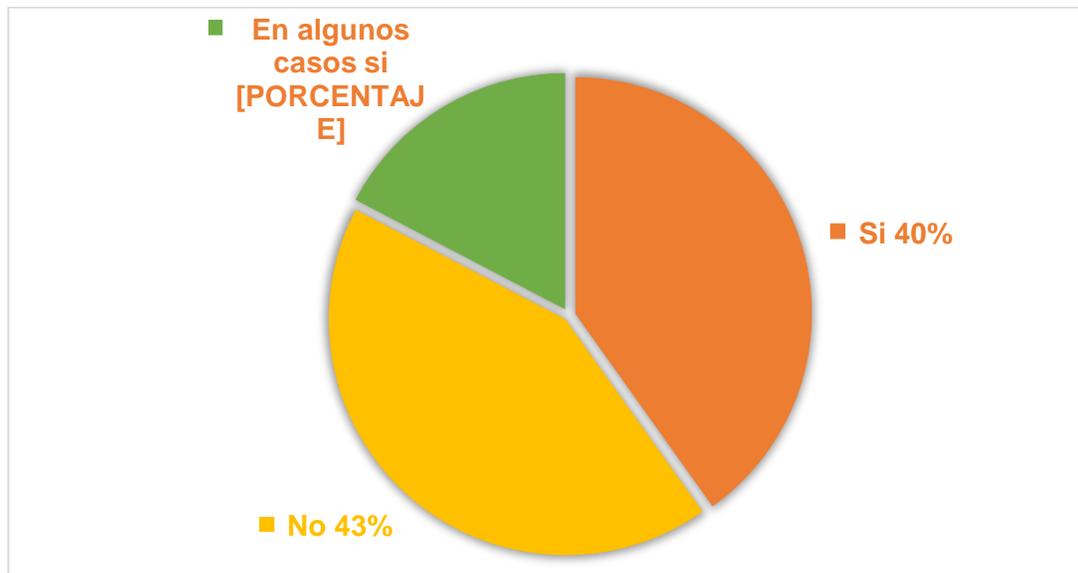


A la pregunta considera usted que el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial debe implementar más en programas de concientización vial a los conductores para disminuir homicidios culposos por conducción peligrosa, contestaron: el 81% opino que si se deben implementar más programas de concientización, el 18% opino que no y el 1% desconoce del tema.

PREGUNTA N° 6

¿Considera usted que la mayor causa de homicidios culposos por conducción peligrosa se da por la falta de respeto a la señalización vial?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	51	40%
No	54	43%
En algunos casos si	22	17%
TOTAL	127	100%

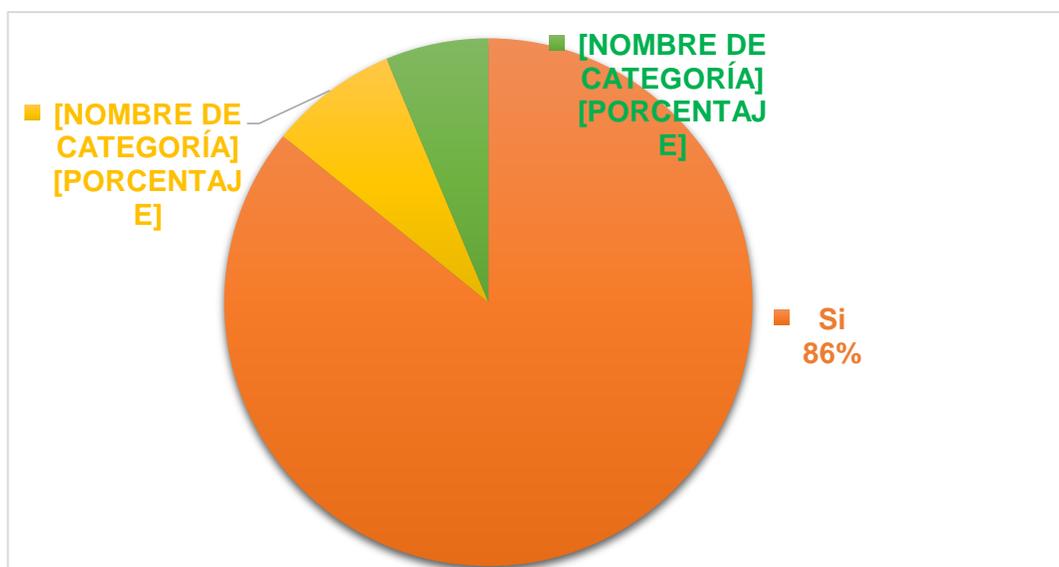


A la pregunta considera usted que la mayor causa de homicidios culposos por conducción peligrosa se da por la falta de respeto a la señalización vial, el 40% que sí, el 43% que no y el 17% que en algunos casos sí.

PREGUNTA N° 7

¿Considera usted que la educación vial en los conductores es de vital importancia para disminuir los accidentes de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	109	86%
No	10	8%
Posiblemente	8	6%
TOTAL	127	100%

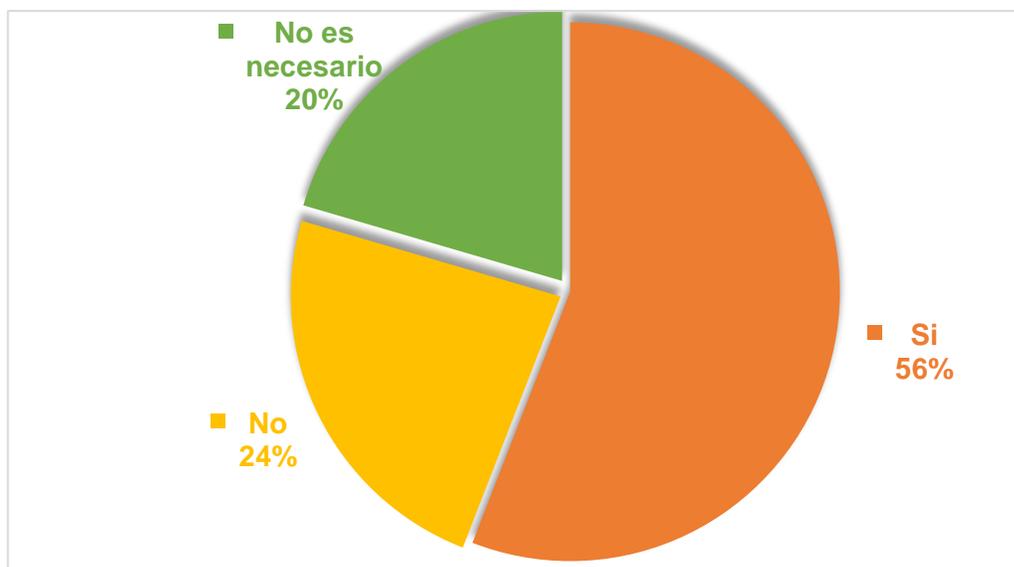


A la pregunta considera usted que la educación vial en los conductores es de vital importancia para disminuir los accidentes de tránsito, el 86% opino que sí, el 8% opino que no y el 6% opino que posiblemente.

PREGUNTA N° 8

¿Considera usted que debe existir más presencia policial en las calles más transitadas del país, para que los conductores respeten las señales de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	71	56%
No	30	24%
No es necesario	26	20%
TOTAL	127	100%

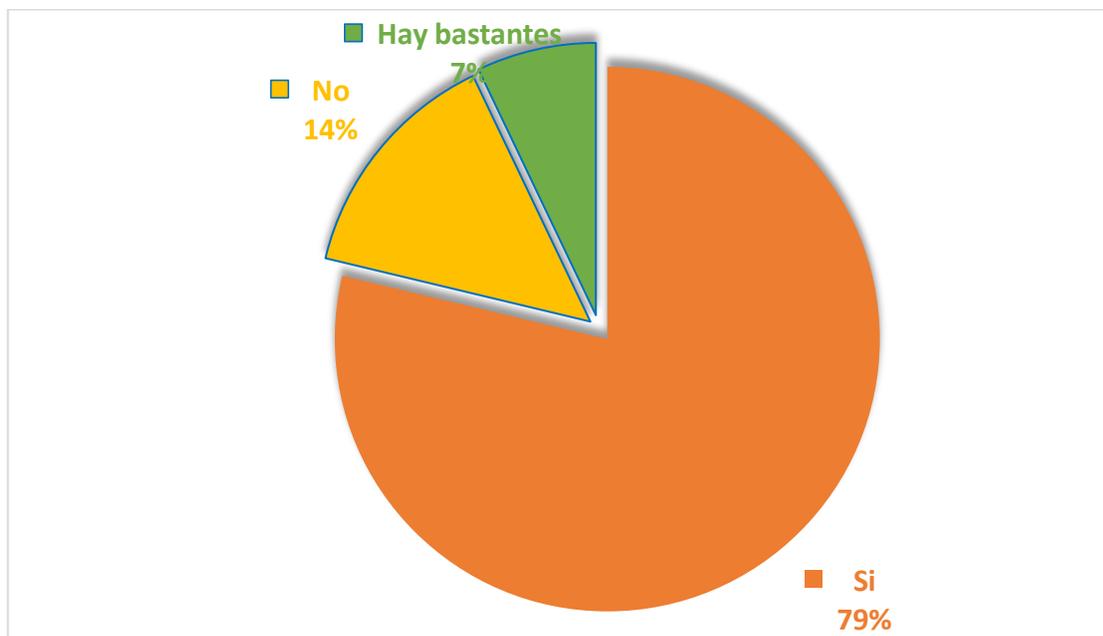


Sobre la pregunta considera que debe existir más presencia policial en las calles más transitadas del país, para que los conductores respeten las señales de tránsito, el 56% opino que sí, el 24% que no y el 20% que no es necesario.

PREGUNTA N° 9

¿Considera usted que hay pocos programas de control sobre el consumo de alcohol?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	100	79%
No	18	14%
Hay bastantes	9	7%
TOTAL	127	100%

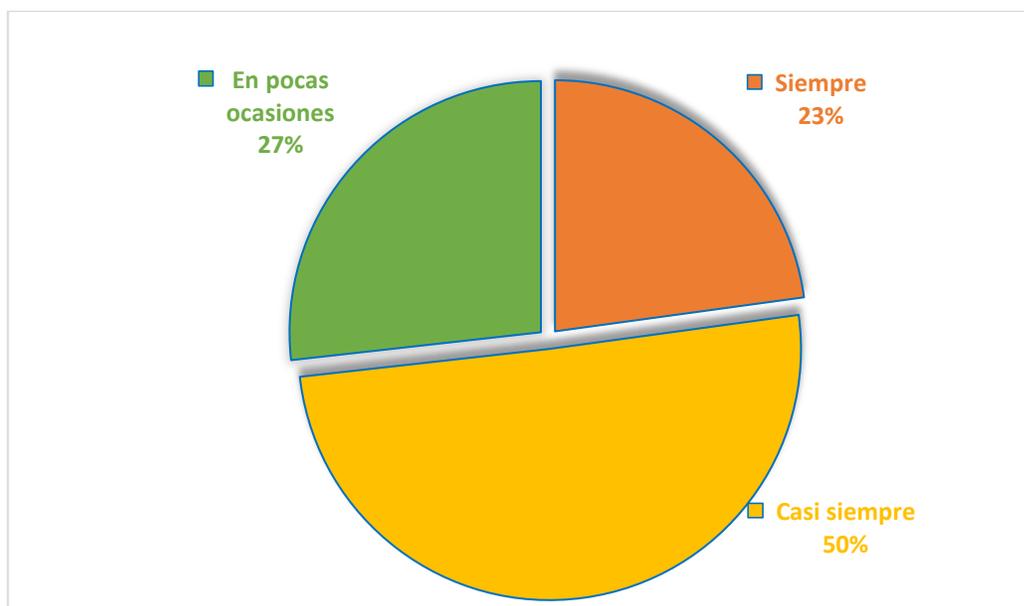


Sobre la pregunta considera usted que hay pocos programas de control sobre el consumo de alcohol, el 79% opino que sí, el 14% que no y el 7% que hay bastantes.

PREGUNTA Nº 10

¿Considera usted que la causa más frecuente de homicidios culposos por conducción peligrosa es el estado de ebriedad del conductor?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	29	23%
Casi siempre	64	50%
En pocas ocasiones	34	27%
TOTAL	127	100%

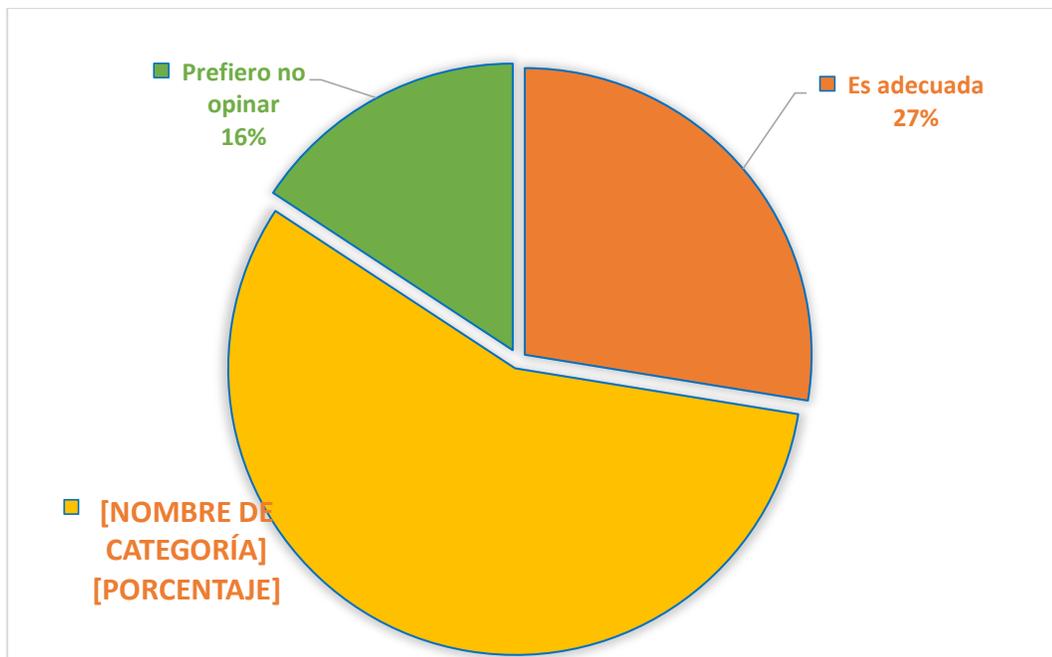


Sobre la pregunta considera que la causa más frecuente de homicidios culposos por conducción peligrosa es el estado de ebriedad del conductor, el 23% opino que siempre, el 50% que casi siempre y el 27% que en pocas ocasiones.

PREGUNTA N° 11

¿Considera que la señalización de calles, vías y carreteras es suficiente para evitar los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es adecuada	35	27%
Es inadecuada	72	57%
Prefiero no opinar	20	16%
TOTAL	127	100%

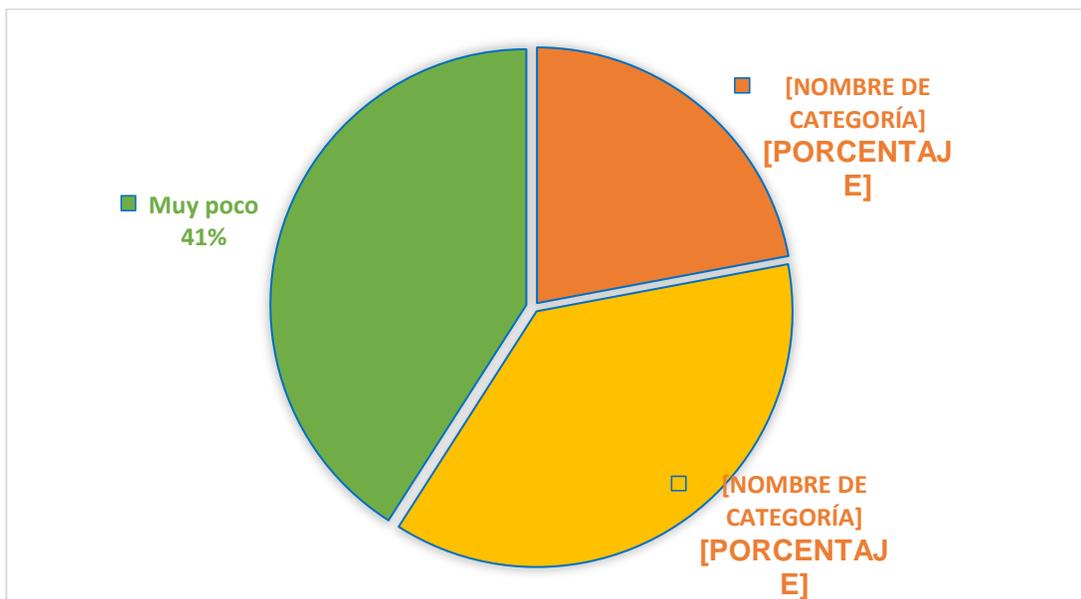


Sobre la pregunta si considera que la señalización de calles, vías y carreteras es suficiente para evitar los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito el 27% opina que es adecuada, 57% opina que es inadecuada y 16% opina que es inadecuada.

PREGUNTA Nº 12

¿Los programas de educación vial en Centros Educativos están siendo implementados?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	28	22%
No	47	37%
Muy poco	52	41%
TOTAL	127	100%

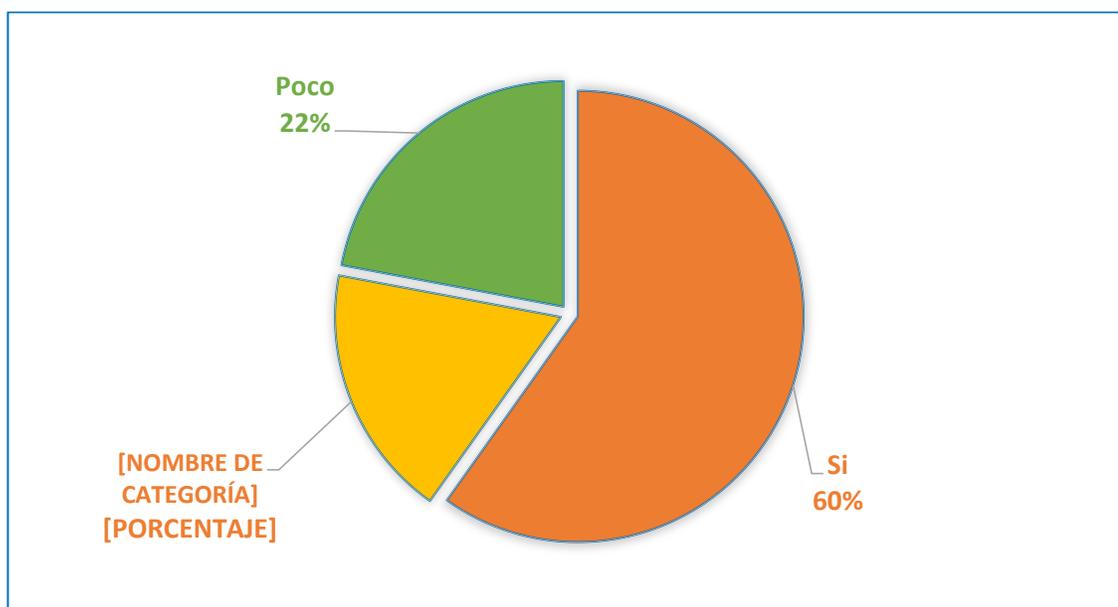


Sobre la pregunta los programas de educación vial en Centros Educativos están siendo implementados, el 22% opino que sí, el 37% que no y el 41% expresaron que muy pocos.

PREGUNTA N° 13

¿Considera usted que conoce lo suficiente en cuanto a normativa Vial?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	76	60%
No	23	18%
Poco	28	22%
TOTAL	127	100%

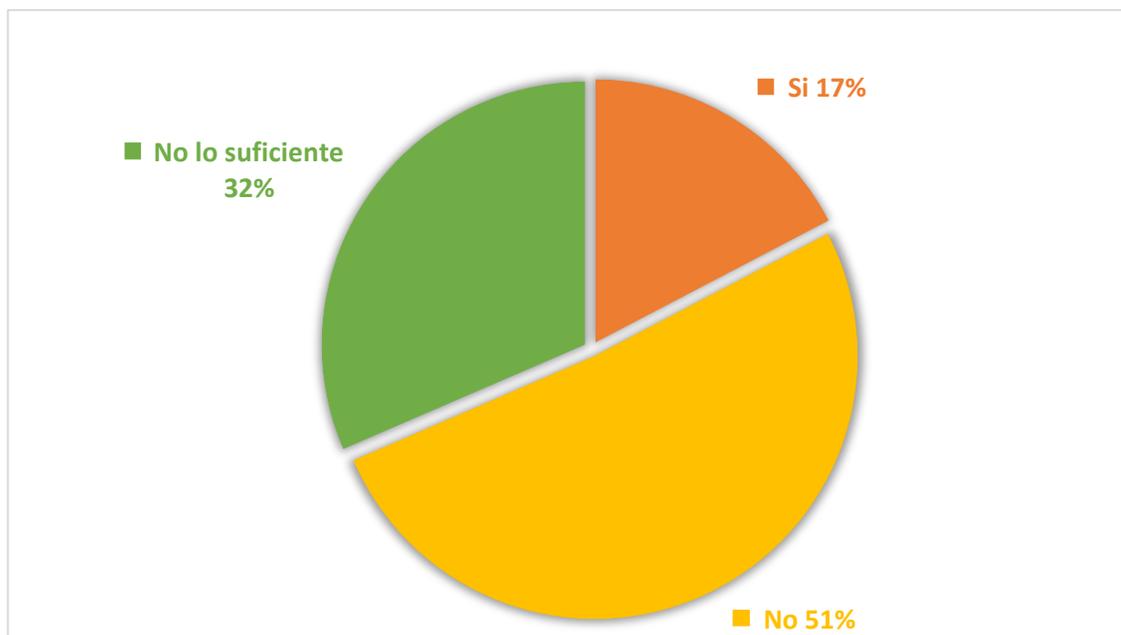


Sobre la pregunta considera que conoce lo suficiente en cuanto a normativa vial, el 60% opino que sí, el 18% que no y el 22% expreso que poco.

PREGUNTA N° 14

¿Considera usted que hay suficiente personal capacitado en materia de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	22	17%
No	65	51%
No lo suficiente	40	31%
TOTAL	127	100%

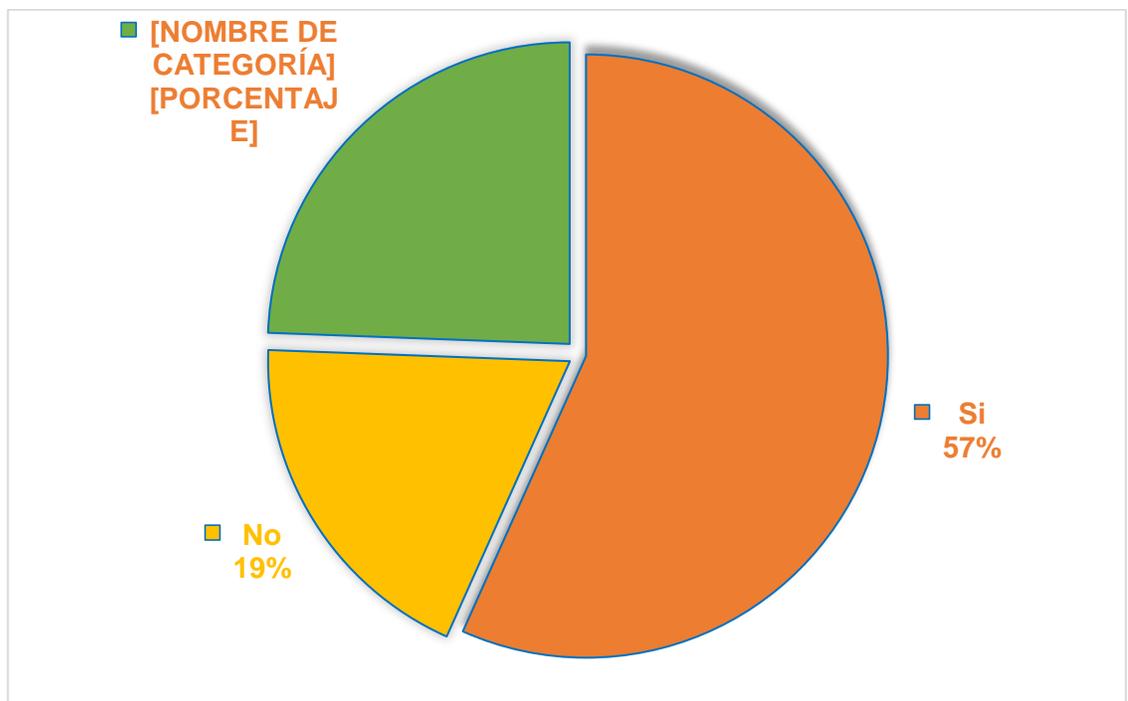


Sobre la pregunta considera usted que hay suficiente personal capacitado en materia de tránsito, el 17% opino que sí, el 51% que no y el 32% expreso que no lo suficiente.

PREGUNTA Nº 15

¿Considera usted que los agentes de tránsito cumplen la normativa vial?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	72	57%
No	24	19%
Pocas veces	31	24%
TOTAL	127	100%

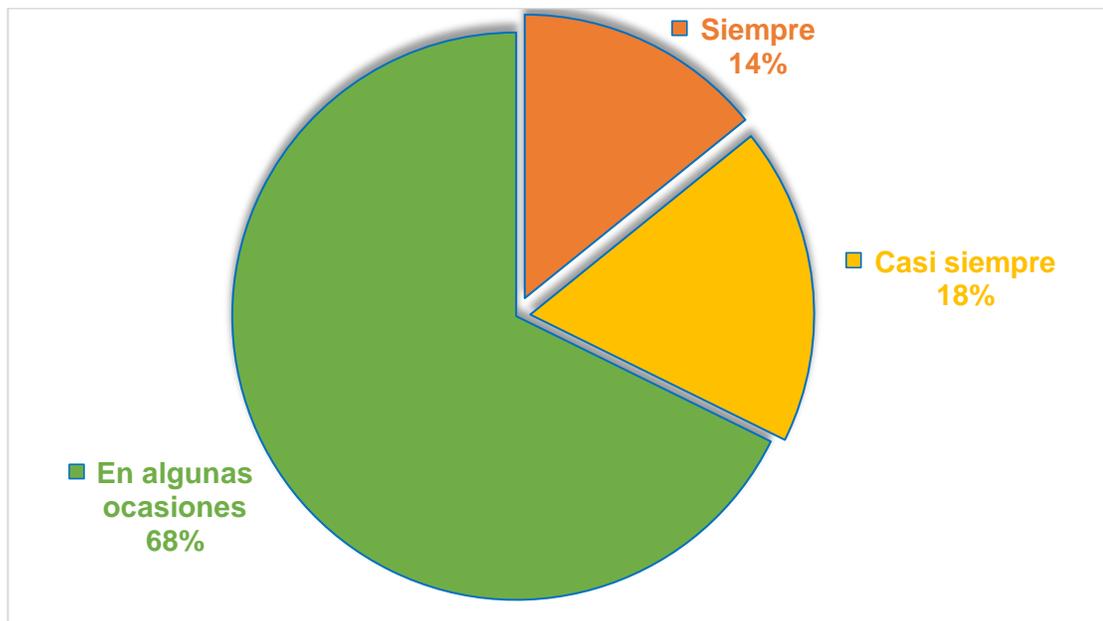


Sobre la pregunta considera usted que los agentes de tránsito cumplen la normativa vial, el 57% opino que sí, el 19% que no y el 24% expresaron que en pocas ocasiones.

PREGUNTA N° 16

¿Considera usted que el mal estado de calles, vías y carreteras es una causa de homicidios culposos por accidentes de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	18	14%
Casi siempre	23	18%
En algunas ocasiones	86	68%
TOTAL	127	100%

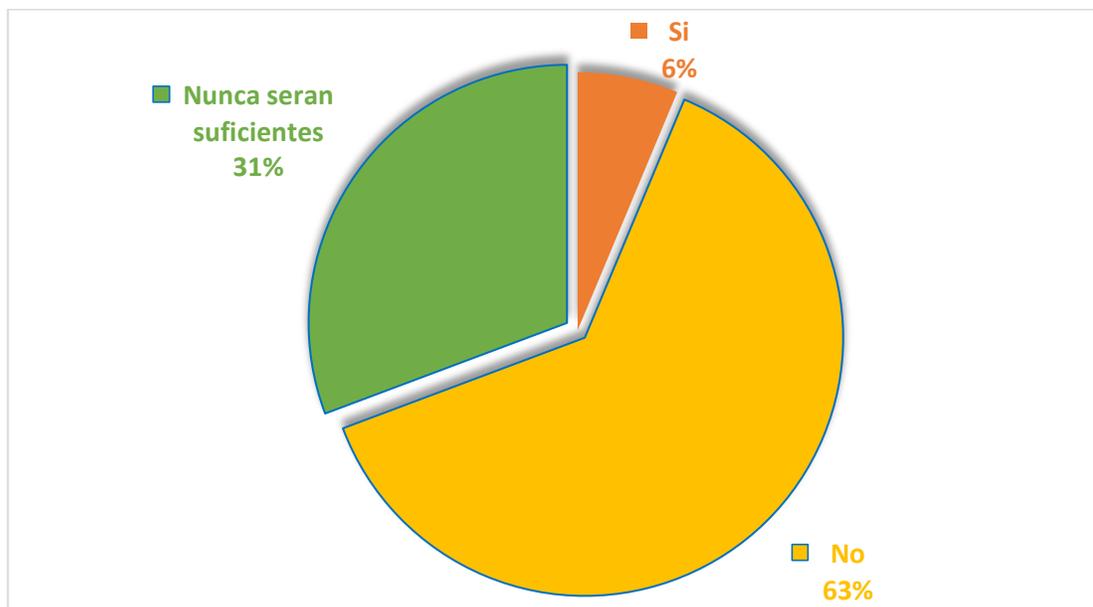


Al preguntar considera usted que el mal estado de calles, vías y carreteras es una causa de homicidios culposos por accidente de tránsito, contestaron: el 14% que siempre, el 68% que en algunas ocasiones, el 18% expreso que casi siempre.

PREGUNTA Nº 17

¿Considera usted que las multas impuestas a conductores son suficientes para disminuir los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	8	6%
No	80	63%
Nunca serán suficientes	39	31%
TOTAL	127	100%

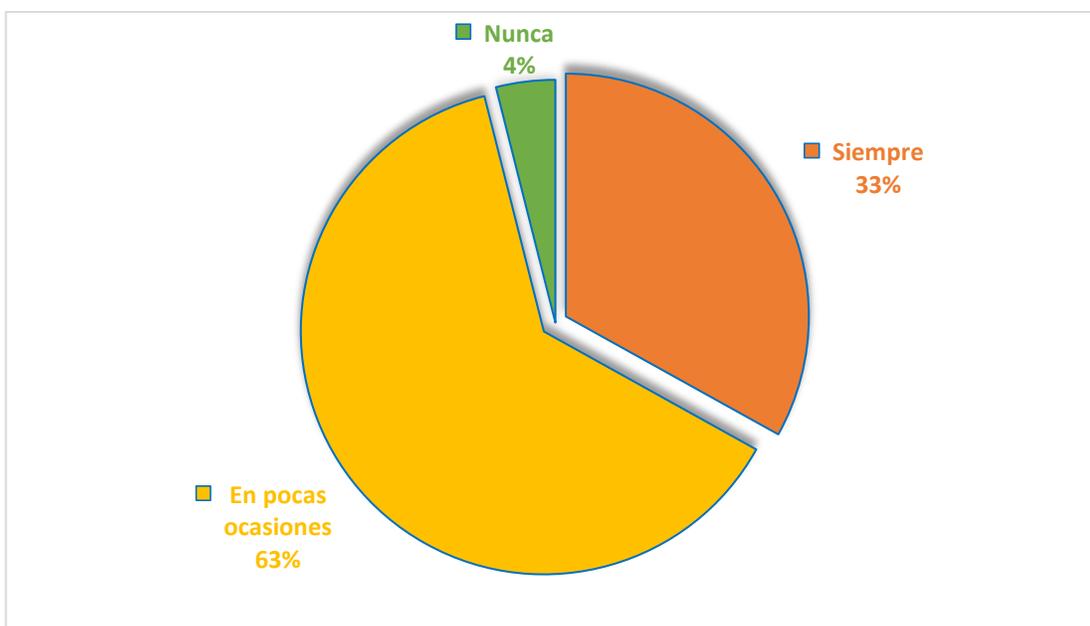


Al preguntar considera usted que las multas impuestas a conductores son suficientes para disminuir los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito, contestaron: el 6% que sí, el 63% que no, el 3% expreso que nunca serán suficientes.

PREGUNTA N° 18

¿Considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito se deben a la imprudencia de peatones al cruzar por las calles cuando hay pasarela cerca?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	42	33%
En pocas ocasiones	80	63%
Nunca	5	4%
TOTAL	127	100%

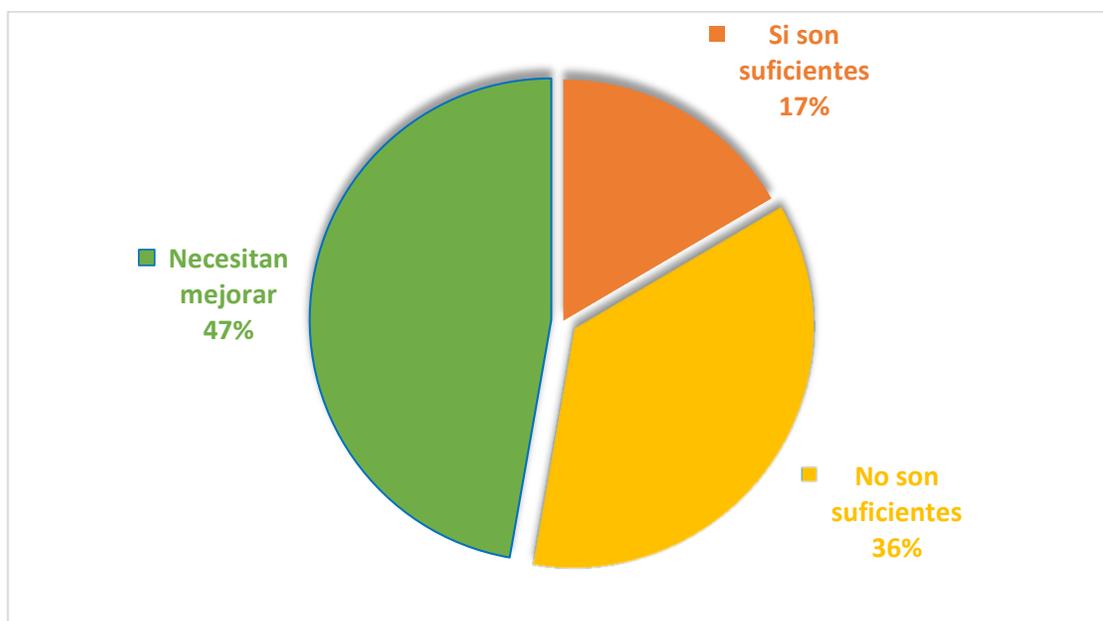


Al preguntarles considera usted que los homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito se deben a la imprudencia de los peatones al cruzar por las calles cuando hay pasarelas cerca, contestaron: el 33% que siempre, el 63% en pocas ocasiones y el 4% expreso que nunca.

PREGUNTA N° 19

¿Considera usted que las políticas públicas que implementan las autoridades competentes en materia de tránsito y seguridad vial son suficientes en cada periodo vacacional?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si son suficientes	21	17%
No son suficientes	46	36%
Necesitan mejorar	60	47%
TOTAL	127	100%

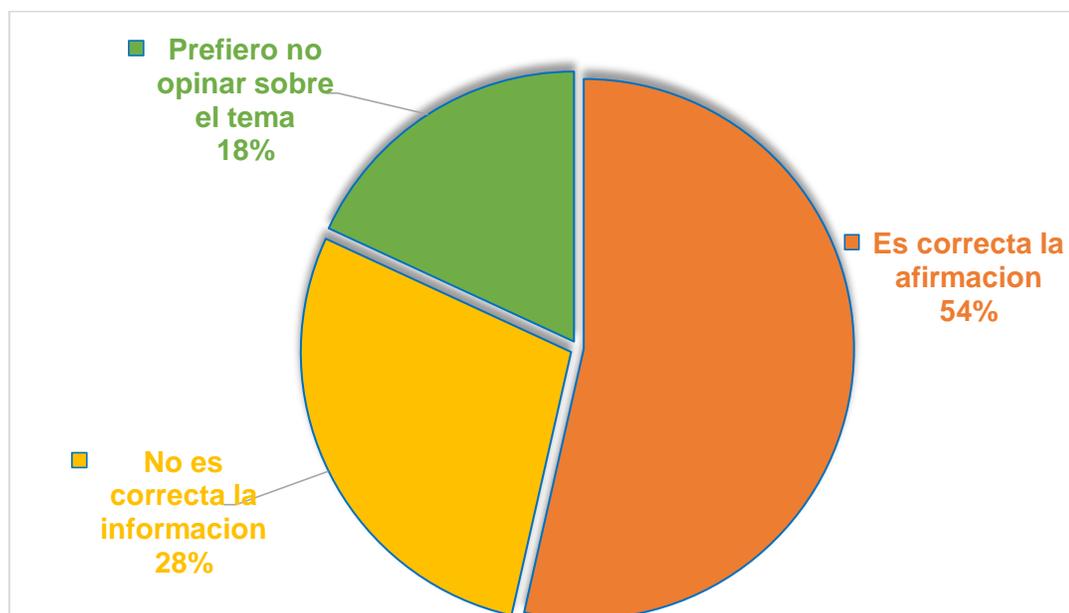


Al preguntarles considera usted que las políticas públicas que implementan las autoridades competentes en materia de Tránsito y Seguridad vial son suficientes en cada periodo vacacional, contestaron: el 17% si son suficientes, el 36% que no son suficientes y el 47% expreso que necesitan mejorar.

PREGUNTA N° 20

¿Considera usted que las políticas públicas en materia de tránsito solo se implementa en periodos vacacionales?

OPCIONES	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Es correcta la afirmación	68	54%
No es correcta la información	36	28%
Prefiero no opinar sobre el tema	23	18%
TOTAL	127	100%



Al preguntarles considera usted que las políticas públicas en materia de tránsito solo se implementan en periodos vacacionales, contestaron: el 54% que es correcta la afirmación, el 28% que no es correcta la afirmación y el 18% expreso que prefiere no opinar sobre el tema.

ANEXO 6

Desarrollo fase planificación

El presente informe final corresponde a la investigación sobre el Tema "La Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida, en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa De Vehículos Automotores", requisito indispensable para optar al título de Licenciado en Ciencias Jurídicas de la Universidad de El Salvador.

1. Objeto de la investigación

Lo constituyo el tema referente a la eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa De Vehículos Automotores; así como ¿Cuál ha sido la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores? y ¿Qué factores han incidido en la eficacia de la tutela del derecho a la vida?

La irresponsabilidad de los conductores y el poco interés del estado en tutelar el derecho a la vida se ha convertido, a nivel estadístico en una situación preocupante, Los accidentes de tránsito se presentan como uno de los principales problemas en las vías públicas a nivel mundial.

La investigación se formuló en consideración que en nuestro país ha sido descuidado tanto por los legisladores, como por las autoridades encargadas de la aplicación de las normativas y políticas públicas que tratan sobre su regulación.

La problemática planteada a investigar a manera de pregunta se planteó de la siguiente forma ¿Cuál ha sido la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores? y ¿Qué factores han incidido en la eficacia de la tutela del derecho a la vida?

De la relación problemática se determinó como sujeto activo de la investigación al Estado por medio del Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, como sujeto pasivo los conductores y como valor jurídico tutelado el derecho a la vida.

2. Importancia de la Investigación:

2.1. Importancia Social

Actualmente mueren alrededor de 1,295 personas por accidentes de tránsito⁷⁷. La conducción peligrosa se ha convertido, a nivel mundial es un problema que afecta la economía de los países; El Salvador no es la excepción a dicha problemática, según cifras proporcionadas por el Viceministerio Ministerio de Transporte, en el

⁷⁷ Viceministerio de Transporte, Dirección General de Transito; “Consolidado de accidentabilidad general a nivel nacional y esquelas impuestas”; accedido el 16 de abril de 2018.http://www.trnsparencia.gob.sv_en.pdf;

año 2014, se registraron un total de 23,098 accidentes de tránsito a escala nacional; 9,434 lesionados por la misma causa; y 1,021 fallecidos, que son números muy alarmantes para este país⁷⁸.

Las cifras en el presente año 2018 en cuanto a los primeros 22 días del año se registró un total de 1,166 accidentes de tránsito, y las cifras arrojan un total de 70 personas fallecidas, es decir que si en el 2014 había un total de 87 accidentes de tránsito por mes en el 2018 en tan solo 22 días del año hubo 1,166 accidentes de tránsito son cifras preocupantes para la sociedad.⁷⁹

Las estadísticas arriba detalladas solamente nos pueden conllevar a una conclusión importante que hay un problema creciente con respecto a las políticas públicas que el estado implementa año con año para menguar el problema, verificando que estas no son lo suficientemente eficaces para poder disminuir estas cifras ya sea porque no son lo suficientemente duras para evitar que los conductores cometan más homicidios culposos por conducción peligrosa o porque no existe una adecuada y suficiente educación por parte de las autoridades encargadas acerca del tema.

De tal manera como se sabe que dentro de la actividad que realiza el estado para satisfacer el bienestar de la población se genera la figura de la política pública las cuales pueden verse como la intervención que realiza el estado en temas sobre los cuales hay

78VMT, «Estadísticas de Accidentabilidad», accedido 23 de noviembre de 2015, http://www.vmt.gob.sv/index.php?option=com_phocadocumentation&view=section&id=34&Itemid=. Portal de transparencia, fondo de atención de las víctimas de accidentes de tránsito, <http://www.transparencia.gob.sv/institutions/fondo-para-la-atencion-a-las-victimas-de-accidentes-detransito/documents/estadisticas>.

79 (VMT, «Estadísticas de Accidentabilidad»2018)

cierta problemática que necesita tratarse para que todo marchen o disminuyan de la mejor manera. De acuerdo a la Constitución, el Estado salvadoreño es el ente encargado de garantizar la vida y la seguridad de sus habitantes, ya sea con la creación de ciertas instituciones o adoptando medidas para abordar áreas que sean beneficiosas para un buen desarrollo de la seguridad social de una forma integral.

Esto requiere la participación de ciertos sectores, tales como: el sector de transporte, policial, educación, entre otros.

Lo anterior, impulsa el establecimiento de diversas acciones encaminadas a la prevención de accidentabilidad, es decir a la implementación de políticas públicas encaminadas a la prevención de homicidios culposos por la conducción peligrosa.

Por lo que resulta menester mediante una investigación identificar los factores que han propiciado este problema, pudiendo observar dentro de ellos, los mecanismos previstos en ella o la relación con otros cuerpos normativos; lo cual será materia de estudio en la presente investigación, con el objetivo de esclarecer la eficacia y el impacto de las políticas públicas para la prevención del homicidio culposo por conducción peligrosa en la población salvadoreña.

Por lo que es importante determinar en qué medida las políticas públicas ayudan a disminuir los accidentes de tránsito y si estas han ayudado al tratamiento del delito de homicidio culposo por conducción peligrosa, a través de las actuaciones estatales tanto de prevención como de represión.

Se pretende un avance importante en materia del tránsito; pues con la misma se busca sentar un precedente que sirva de fundamento para la implementación de posibles instrumentos encaminados específicamente para regular el homicidio culposo por conducción peligrosa en nuestro país, además de esclarecer si los ya, previamente creados cumplen sus objetivos de afrontar dicha problemática; pues su impacto constituye grandes costos económicos para el Estado y la población en general, por lo que se concluirá con datos precisos respecto de la efectividad de la misma.

2.2. Importancia Científica.

Para establecer los antecedentes de investigación de este problema se ha consultado una serie de trabajos que versan sobre este tema. Leonardo Calles Noyola, Carlos Alberto Guzmán Linares y Jaime Eduardo Martínez Morales han escrito sobre el tema llamado “Conciliación en el delito de Homicidio Culposo en los accidentes de tránsito”;⁸⁰ obra que trata sobre conciliación haciendo referencia que es una figura jurídica de forma alterna al proceso Judicial manifestando que es injusto ponerle un valor económico a la víctima, pero es un mecanismo para solucionar el hacinamiento de reos en Centro Penitenciarios.

Claudia Lorena Hernández Barrera, Lorena Guadalupe Melara y Ricardo Noé Pineda Mejía, escribieron sobre la temática “La Conducción Temeraria de Vehículo Motor y su tratamiento en la

⁸⁰ Calles Noyola Leonardo, Guzmán Linares Carlos Alberto y Martínez Morales Jaime Eduardo, “Conciliación en el delito de Homicidio Culposo en los accidentes de tránsito”(tesis pregrado, Universidad de El Salvador 1999).

legislación salvadoreña”⁸¹. En esta se aborda la estructura del delito de conducción temeraria de vehículos automotores y su análisis Constitucional anteriormente regulada en el artículo 147 E del Código Penal y ahora reformado como conducción Peligrosa de vehículos automotores; también Leissy Marielle Argueta Martínez, Karla Yamileth Benítez Vásquez y Raquelina Elsa Adelina Contreras Arias escribieron sobre el tema “El delito de conducción temeraria en vehículo automotor de transporte colectivo en el departamento de San Salvador en el periodo 2007-2008”⁸² Haciendo énfasis a la Conducción Temeraria únicamente delimitándose al transporte colectivo, y sobre la tipificación del delito en mención y la necesidad de tutelar los bienes jurídicos como lo son la vida e integridad física; de igual manera; Johana Margarita González Hernández y Franklin Amadeo Lazo Guzmán; tratan sobre el tema “El delito de conducción temeraria de vehículo automotor en la ciudad de San Miguel en el periodo 2003-2005”⁸³.

En esta tesis se hace igualmente un abordaje del delito de conducción temeraria enfocándose en los principios constitucionales específicamente en el principio de legalidad; también Ana Margarita Barrientos Hernández, Jorge Humberto Cuellar Hernández y Luis Alexander Fernández García, escribieron sobre el tema “Conducción Temeraria de Vehículo Automotor y

⁸¹ Hernández Barrera, Claudia Lorena, Melara Lorena Guadalupe y Mejía Ricardo Noé Pineda “La Conducción Temeraria de Vehículo Motor y su tratamiento en la legislación salvadoreña”(tesis pregrado, Universidad de El Salvador, 2006).

⁸² Leissy Martínez, Karla Vásquez y Contreras Arias Raquelina Elsa Adelina, El delito de “Conducción Temeraria en Vehículo Automotor de Transporte Colectivo en El Departamento de San Salvador en el periodo 2007-2008”(tesis pregrado, Universidad de El Salvador, 2009)

⁸³ González Hernández, Johana Margarita y Lazo Guzmán Franklin Amadeo, “El delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor en la ciudad de San Miguel en el periodo 2003-2005” (Tesis pregrado, Universidad de El Salvador, Santa Miguel, 2005).

Principio de Legalidad en el Código Penal Salvadoreño”⁸⁴ Su temática versa sobre la Conducción Temeraria con relación al principio de legalidad; Díaz Castillo, Marco Tulio: realizaron una investigación sobre el tema “Implicaciones constitucionales, penales y procesales derivadas de la criminalización de la conducción temeraria”⁸⁵; investigación en la que se realizó un análisis constitucional sobre el delito de la conducción temeraria.

María Gabriela Guerra Escobar, Cecilia Beatriz Meléndez Martínez y Francisco Joel Mendoza Hernández estudiaron el tema “Consecuencias jurídicas económicas y sociales de la declaratoria de inconstitucionalidad del tributo creado por la ley especial para la constitución del fondo para la atención a víctimas de accidentes de tránsito”⁸⁶ en esta tesis hacen abordaje Jurídico y social de la declaratoria de Inconstitucionalidad del tributo creado por la ley especial para la constitución del fondo para la atención de víctimas de accidentes de tránsito haciendo referencia a las consecuencias jurídicas económicas y sociales que surgen a raíz de esa declaratoria de Inconstitucionalidad.

Si bien existen diversas investigaciones, la mayoría de estas hacen un abordaje sobre la conducción temeraria, delito que en la

⁸⁴ Barrientos Hernández Ana Margarita, Cuellar Hernández Jorge Humberto y Fernández García Luis Alexander, “Conducción Temeraria de Vehículo Automotor y Principio de Legalidad en el Código Penal Salvadoreño” (Tesis pregrado, Universidad de El Salvador, Santa Ana, 2005).

⁸⁵ Díaz Castillo, Marco Tulio: “Implicaciones constitucionales, penales y procesales derivadas de la criminalización de la Conducción Temeraria”.(Tesis doctoral, Universidad de José Simeón Cañas, San Salvador, 2008)

⁸⁶ Guerra Escobar María Gabriela, Meléndez Martínez Cecilia Beatriz y Mendoza Hernández Francisco Joel “Consecuencias Jurídicas económicas y sociales de La Declaratoria de Inconstitucionalidad Del Tributo Creado Por La Ley Especial Para La Constitución Del Fondo Para La Atención a Víctimas De Accidentes De Tránsito” (Tesis pregrado, Universidad de El Salvador.2015)

actualidad ha sido modificado por la última reforma hecha al Código Penal por el tipo penal de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores,⁸⁷ considerando que dicho tipo penal engloba más conductas realizadas por el ser humano al conducir, que conlleva a consecuencias penales, es de destacar también que en las investigaciones anteriores no se realiza un análisis sobre la intervención del Estado como ente encargado de tutelar el derecho a la vida e implementar políticas públicas encaminadas a la prevención de accidentes de tránsito por conducción peligrosa.

Es por ello que se ha considerado importante estudiar y analizar si son suficientes y efectivas las Políticas Públicas en lo relativo al tratamiento del delito de Homicidio Culposos por Conducción Peligrosa; por que el objetivo de estas políticas públicas es crear normas que contribuyan a disminuir los altos índices de homicidios culposos, por lo que la importancia de nuestro estudio es determinar la eficacia de estas políticas o la ineficacia de estas; pretendiendo dar un aporte a la sociedad con el objetivo de dar a conocer si son suficientes las políticas públicas que ya existen o si es menester crear nuevas políticas con medidas más drásticas para la prevención de homicidios culposos por conducción peligrosa; porque es común en el diario vivir ver noticias en los diversos medios de comunicación social sobre acciones que vienen a constituir conductas peligrosas, siendo evidente que por la negligencia de los conductores se afectan bienes jurídicos preciados como la vida y la integridad física de las personas.

⁸⁷ Decreto Legislativo N° 371, del nueve de mayo de dos mil trece, Publicado en el Diario Oficial, N° 393 de fecha cinco de junio de dos mil trece.

Lo novedoso esta investigación consiste en determinar la eficacia de estas políticas o la ineficacia por parte del estado en tutelar el derecho a la vida frente a la problemática del homicidio culposo por conducción peligrosa, debido que hasta el momento no se ha realizado una investigación referente a tal problema, ni adaptada a la reforma hecha al artículo 147-E del Código Penal debido a que las anteriores investigaciones tratan sobre el delito de conducción temeraria delito.

3. Objetivos de la investigación.

Con esta investigación se persigue los siguientes objetivos:

Objetivo General

- a) Determinar la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores.
- b) Identificar los distintos factores han incidido en la eficacia de la tutela del derecho a la vida.

Objetivos Particulares

- a) Detallar las causas y Efectos de la conducción peligrosa de vehículo de motor

- b) Analizar la efectividad de los mecanismos actuales de control que ejercen las instituciones públicas para el tratamiento de homicidio culposo por conducción peligrosa.
- c) Identificar las estrategias que emplean las diferentes instituciones para minimizar la conducción peligrosa de vehículo de motor.
- d) Establecer la evolución histórica de la conducción peligrosa de vehículo de motor en El Salvador.
- e) Especificar las principales manifestaciones que ha tenido a lo largo de la historia, la problemática de homicidio culposo por conducción peligrosa de vehículo de motor.
- f) Detallar el proceso de elaboración de políticas públicas.
- g) Conocer la distinción de las políticas públicas de prevención y represión del homicidio culposo por conducción peligrosa y su eficacia dentro de la sociedad salvadoreña.
- h) Enunciar las sanciones administrativas que imponen la policía nacional civil para la disminución de homicidios culposos por accidentes de tránsito.
- i) Conocer las nuevas medidas de prevención de conducción peligrosa en periodos vacacionales y su efectividad.

4. Procedimiento Metodológico

Se refiere a las estrategias y operaciones que se siguieron para recolectar, organizar y analizar la información a fin de alcanzar un resultado final con el cumplimiento de los objetivos.

4.1. Concepción Metodológicas

Nuestra investigación adopto como perspectiva metodológica la concepción mixta, porque convino fuentes formales con reales. Esto quiere decir que la información tiene como fundamento lo documental, porque se trata de investigar a través de la ley, doctrina y jurisprudencia "La Eficacia del Estado de El Salvador en La Tutela del Derecho a La Vida en el Tratamiento del Delito de Homicidio Culposo a causa de la Conducción Peligrosa De Vehículos Automotores" y como reales tienen como base la aplicación de la observación, encuestas y entrevista a las diferentes instituciones y unidades de análisis.

4.1.1 Clase y Tipo de Investigación

El tipo de investigación a desarrollar puede ser de dos tipos, en relación a esto podemos decir que la investigación, será de carácter descriptiva y explicativa.

4.1.1.1. Descriptiva

El objeto a investigar se caracteriza un fenómeno concreto del cual se indican las cualidades, circunstancias que lo entornan con la

finalidad de dar una fácil comprensión del problema tomando como base la información teórica y empírica que existe.

4.2.1.2. Explicativa

En este tipo de investigación se estudia el porqué de los hechos mediante el establecimiento de la relación causa-efecto, en tal sentido los estudios explicativos se ocupan de la determinación de las causas (investigación post facto), como de los efectos (investigación experimental), mediante la prueba de hipótesis, siendo un nivel de conocimiento científico en el cual se requiere el conocimiento de la teoría, los métodos y técnicas de investigación, sin embargo no se puede explicar sin describir.⁸⁸

4.2. Métodos y Técnicas.

El método que utilizamos en nuestra investigación fue el método Explicativo⁸⁹, siendo la Técnica de investigación de Campo-Documental, utilizando como instrumento la Doctrina tales como Libros, Revistas, Sitios Web, y Normativa Jurídica nacional e internacional, entrevistas, encuestas y estudios realizados por instituciones de Transito y Seguridad Vial⁹⁰ específicamente en materia del control de seguridad vial y Transito.

⁸⁸ Salvador Iglesias, Guía para la Elaboración de trabajos de Investigación Monográfico o Tesis, (San Salvador, Edit. "Nuevo Mundo", 6ª edición).

⁸⁹ En el método explicativo se requiere un conocimiento de la teoría, los métodos y las técnicas de investigación, el paso de lo externo- superficial a lo interno –esencial, el conocimiento de las teorías, y leyes que permitan explicar y encontrar las relaciones causales de los hechos. Por lo que no se puede explicar sin describir.

Teniendo todos estos componentes, identificaremos las causas del fenómeno.

⁹⁰ ANDER-EGG. *Técnicas de investigación Social*. Argentina, (EL Cid Editor, 14º edición 1980), 54.

Asimismo, nos basamos en una muestra intencional o selectiva, que nos ofrece información acerca de los indicadores que se exploran. Utilizando conjuntamente el método- técnico basado en la entrevista a funcionarios, de la División de Tránsito Terrestre de La Policía Nacional Civil, que se encargan de dar impulso a la erradicación del fenómeno en mención. Logrando tener datos de primera mano y actualizados.

4.3. Etapas de la investigación

Se inició con la elaboración del proyecto de la investigación, en el que se realizó:

4.3.1. Delimitación del objeto

Se buscó señalar los límites o alcances de la investigación, esta delimitación se hizo en tres ámbitos.

Conceptual: En este apartado se expusieron las ideas y conceptos relacionados al problema que se estudia.

Temporal: Se establecieron los periodos que se tomaran como parámetros para la elaboración del informe, señalando las razones del por qué se ha establecido ese tiempo para la investigación.

Espacial: Aquí se estableció el ámbito geográfico en el cual se realizará la investigación, es decir donde se ubican las unidades de observación.

4.4. Análisis del Objeto de Investigación

Plantear un problema, es conocer y poder identificar los elementos que lo originan, para poder estudiarlos de manera individual y luego integrados en una visión en general.

Para realizar el planteamiento del problema se tomó en cuenta el aspecto histórico como los coyunturales, jurídicos y doctrinarios; así como los diferentes factores que forman parte del problema de estudio.

4.4.1. Construcción del marco de análisis.

El marco de análisis se divide en cuatro clases:

4.4.1.2. Marco Histórico

Permitirá realizar una reseña histórica en cuanto al tema de la eficacia de las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa, partiendo desde sus inicios, avances, progresos, y cambios hasta llegar a lo que se conoce en la actualidad.

4.4.1.3. Marco Coyuntural

Aquí se establecerá el conjunto de información, datos sobre las manifestaciones pasadas y actuales que han surgido por las distintas causas que han originado el problema de investigación.

4.4.1.4. Marco Doctrinario

Constituye gran importancia ya que a través del mismo se lograra proyectar el diseño del trabajo de investigación, porque es necesario establecer en cualquier tipo de investigación la teoría que servirá de fundamento y sustento en el desarrollo de esta, encaminada a dar respuesta a una verdadera situación problemática que agobia a la sociedad y como punto de partida para realizarla a su vez da pie para sentar las bases de los subsiguientes capítulos, permitiendo una explicación en cuanto a las políticas públicas en el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa.

4.4.1.5 Marco Jurídico

El presente capítulo constituirá un punto fundamental en el desarrollo de la investigación; ya que versara en el análisis jurídico político de los instrumentos jurídicos adoptados y creados por el Estado Salvadoreño, para el tratamiento del homicidio culposo por conducción peligrosa.

4.5. Construcción de hipótesis de trabajo

En este se presentó las hipótesis de trabajo, como respuestas tentativas, sujetas a comprobación mediante la ejecución de la investigación en el marco de análisis.

4.5.1. Verificación de hipótesis de trabajo

Consistió en comprobar o verificar la hipótesis que se planteó por medio de las técnicas de investigación de campo y documental.

Este capítulo permite obtener una valoración próxima sobre la eficacia y la medición de los logros alcanzados a través de estas en relación con la legislación nacional y las diferentes Instituciones del Estado salvadoreño y así transmitir una explicación e interpretación de los mismos en relación a las hipótesis de trabajo, los objetivos y el bien jurídico tutelado.

5. Presentación del informe final

Consistió en la elaboración escrita del informe final de la investigación.

6. Defensa

Consiste en su exposición oral del problema de investigación.

7. Fuentes de Información

7.1. Fuentes Formales

Son fuentes formales las a continuación enunciadas por los criterios siguiente; por la suficiencia de información, porque en ellas se encuentra más actualizada la información, es más accesible, por la pertinencia que tiene con el tema, y por el grado de procesamiento de la información.

7.1.1. Principales

- Biblioteca de la facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad de El Salvador

- Biblioteca virtual de la facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad de El Salvador
- Página web del Viceministerio de Transporte

7.1.2. Secundarias

- Biblioteca Central de la universidad de El Salvador
- Biblioteca de la facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales
- Biblioteca de la Corte Suprema de Justicia.
- Biblioteca Virtual de la Corte Suprema de Justicia.

7.2. Fuentes Reales

Son fuentes reales las siguientes porque en ellas se encuentran las personas, donde se trabajarán con las encuestas y las entrevistas que tiene que ver con las unidades de observación de la presente investigación.

7.2.1. Principales

- Funcionarios del Viceministerio de Transporte
- Funcionarios de la policía de tránsito y transporte terrestre
- Docentes de derecho penal

7.2.2. Secundarias

- Conductores del departamento de San Salvador
- Peatones del departamento de San Salvador.

8. El Contenido del Informe

El presente informe contiene seis capítulos y un modelo de entrevista y un modelo de encuesta como anexo.

8.1. Capítulo uno

Se abordó la introducción al estudio de la problemática sobre la eficacia del Estado de El Salvador en la tutela del derecho a la vida, en el caso del delito de homicidio culposo a causa de la conducción peligrosa de vehículos automotores. Además de abordaron los alcances de la investigación, conceptos espaciales y temporales y el planteamiento del problema, estableciendo los aspectos coyunturales, históricos, doctrinarios y jurídicos.

8.2. Capítulo 2

Se desarrolla el marco de análisis del problema de investigación, estableciendo el marco histórico, el cual está dividido en antecedentes mediatos e inmediatos; marco coyuntural que contiene la situación actual del problema. También se desarrolló lo correspondiente al marco doctrinario donde se encuentra la evolución del problema de investigación, doctrinas y elementos

importantes del problema investigado y finalmente el marco jurídico el cual contiene legislación nacional e internacional.

8.3. Capítulo 3

Este capítulo contiene las hipótesis de trabajo, que comprende la formulación y explicación de las hipótesis, los extremos de prueba y la fundamentación y contextualización de las mismas; la operacionalización de las hipótesis.

8.4. Capítulo 4

Se desarrolla la presentación e interpretación de los resultados de la investigación, en el cual se elaboró un análisis de los resultados obtenidos en relación a la hipótesis, los objetivos de la investigación y el bien jurídico protegido.

8.5. Capítulo 5

En este capítulo se estableció la descripción del desarrollo de la investigación y las etapas que se realizaron en la investigación del mismo, así como los obstáculos que se tuvieron en la realización de la investigación.

8.6. Capítulo 6

Este capítulo comprende la elaboración de las conclusiones generales y particulares y las recomendaciones mediatas e inmediatas, así como las consideraciones finales.