

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES
ESCUELA DE CIENCIAS JURIDICAS
SEMINARIO DE GRADUACIÓN EN CIENCIAS JURÍDICAS AÑO 2009
PLAN DE ESTUDIO 1993**



Universidad de El Salvador

Hacia la libertad por la cultura

**EL DELITO DE CONDUCCION TEMERARIA EN VEHICULO AUTOMOTOR
DE TRANSPORTE COLECTIVO EN EL DEPARTAMENTO DE SAN
SALVADOR EN EL PERIODO 2007-2008.**

**TRABAJO DE INVESTIGACION PARA OBTENER EL GRADO DE
LICENCIADA EN CIENCIAS JURIDICAS**

PRESENTAN:

LEISSY MARIELLE ARGUETA MARTÍNEZ
KARLA YAMILETH BENÍTEZ VÁSQUEZ
RAQUELINA ELSA ADELINA CONTRERAS ARIAS

Dr. MARIO ALFREDO HERNANDEZ GAVIDIA
DOCENTE DIRECTOR DE SEMINARIO

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, SEPTIEMBRE 2009.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

MASTER RUFINO ANTONIO QUEZADA SANCHEZ
RECTOR

MASTER MIGUEL ANGEL PEREZ RAMOS
VICERRECTOR ACADEMICO

MASTER OSCAR NOE NAVARRETE ROMERO
VICERRECTOR ADMINISTRATIVO

LICENCIADO DOUGLAS VLADIMIR ALFARO CHAVEZ
SECRETARIO GENERAL

DOCTOR RENE MADECADEL PERLA JIMENEZ
FISCAL GENERAL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

DOCTOR JOSE HUMBERTO MORALES
DECANO

LICENCIADO OSCAR MAURICIO DUARTE GRANADOS
VICEDECANO

LICENCIADO FRANCISCO ALBERTO GRANADOS HERNANDEZ
SECRETARIO

LICENCIADA BERTHA ALICIA HERNANDEZ AGUILA
COORDINADORA DE LA UNIDAD DE SEMINARIO DE GRADUACION

DOCTOR MARIO ALFREDO HERNANDEZ GAVIDIA
DOCENTE DIRECTOR DE SEMINARIO DE INVESTIGACION

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer primeramente a DIOS TODOPODEROSO por su infinito Amor y Misericordia, por estar conmigo en todo momento, por ser a través de Su Palabra, lámpara a mis pies y lumbrera a mi camino, quien me ha dado en estos años de estudio, especialmente en esta Licenciatura: Sabiduría.

A El sea la Gloria, la Honra y el Honor.

Agradezco infinitamente a DIOS por darme unos PADRES: Herbert Adonay Argueta Contreras y Miriam Aracely Martínez de Argueta que me dan su amor, cariño, apoyo, comprensión, cuidado, consejo y muchas cosas más. Que me han incentivado a superarme y a luchar por mis metas.

Gracias DIOS por mis HERMANAS: Mahdi y Alisson, que son mis amigas y confidentes, con las que he compartido 19 y 17 años respectivamente.

Gracias DIOS por mis AMIGOS y AMIGAS, por esos ángeles que ha mandado a mi vida. Por mis AMIGAS: Karla Benítez y Raquelina Contreras.

Gracias Dios por los DOCENTES que puso a la largo de esta Carrera, muy especialmente por el ASESOR DE TESIS: Dr. Mario Alfredo Hernández Gavidia.

GRACIAS DIOS POR TODAS LAS BENDICIONES QUE ME DA DIA A DIA Y POR TODAS ESAS PERSONAS ESPECIALES EN MI VIDA.

Leissy Marielle Argueta Martínez.

Agradezco a Dios, ya que desde el inicio de la Carrera he enfrentando muchas dificultades, pero con su guía he podido culminarla. Hay una frase que me llamó mucho la atención, que dice: *“Se disfrutan más los triunfos cuando más difícil ha sido el camino”*. Por eso gracias a Dios por haber me dado la fortaleza para haber seguido adelante.

De igual manera agradezco a mis padres a mi mami **Ana Elizabeth Vásquez de Vásquez**, por ser ella la fuente de inspiración para seguir adelante, por enseñarme todo lo que sé, así como apoyarme en todas las decisiones hasta en las más difíciles, aún cuando estas hayan sido erróneas. ¡Gracias por todo mami!. Y a mi papi **Hernán Benítez Vásquez** por haberme apoyado en cada momento y haberme dado alientos cuando pensaba ya no poder más.

A mi hermano **Carlos Hernán Vásquez Vásquez**, por haber estado allí, siempre a mi lado, sufriendo con mis derrotas y disfrutando mis triunfos.

A mi demás familia mis primos, tíos, tías, a mis abuelas y a mi abuelo que ya no está con nosotros pero sé que estaría orgulloso de mi, A mi tía **Vilma**, por motivarme cuando lo necesitaba,

A mis amigos en especial a **Leissy Marielle Argueta Martínez** y a **Raquelina Elsa Adelina Contreras Arias** por haber estado allí en los momentos buenos y malos que hemos pasado a lo largo de estos años, Leissy han sido seis largos años pero estar con ustedes ha significado mucho para mi. A **Víctor Argueta** por haberme dado alientos y mostrar cuanto ayuda una amistad verdadera en esos momentos clave. Y a mis demás amigos en general, gracias a todos por haber estado a mi lado.

Karla Yamileth Benítez Vásquez

Como el presente trabajo de graduación se cumple así un proceso; en el cual he realizado uno de mis objetivos en la vida **le agradezco** primeramente a **DIOS** por haberme iluminado día a día y haberme llenado la vida de dicha y bendiciones y poder así llegar hasta este momento tan importante de mi vida, a **MIS PADRES PAULA RAQUELINA ARIAS DE CONTRERAS Y RAMÓN ARISTIDES CONTRERAS HERNANDEZ** a quienes les dedico este logro ya que con su cariño, comprensión, apoyo y amor sin condiciones ni medida que me han brindado, me guiaron por el camino del bien hacia la educación y lograr así la meta de ser igual que ellos, ya que desde pequeña los admiré y lo he cumplido soy igual que ustedes los quiero mucho.

A MI HERMANA TANIA CONTRERAS 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 TODA MI FAMILIA: Tías, Tíos, Primas, Primos. Abuela y Abuelos** les agradezco por pertenecer y formar parte de ustedes.

A mi **TÍA DIGNA CONTRERAS DE CORNEJO** por estar conmigo desde el inicio apoyándome siempre, sin ella no hubiera podido tener este logro tan importante gracias por todo.

Quiero darle las gracias en especial a mi **abuelo RAMON HERNANDEZ GONZALEZ** por que fue un pilar importante en iniciar con esta dinastía de abogados en mi familia **gracias abuelito** por tus consejos desde un inicio en mi carrera y nunca olvidaré tus sabias palabras las llevo en mi memoria y mi corazón siempre se que en el lugar que se encuentre se va a sentir orgulloso de mi.

A mi amor y novio **ROBERTO TORRES** haber aparecido y cambiado mi vida llevándola de felicidad y alegría y por compartir muchas cosas y en especial estamos compartiendo este logro tan importante en nuestras vida gracias por escucharme, por tu ayuda comprensión y cariño.

Le agradezco **A MIS AMIGOS** por la confianza, lealtad y amistad en especial a Karla Benítez y Leissy Argueta con la con las que he compartido momentos en esta carrera y en especial en este trabajo de graduación.

A todos ustedes gracias por ser parte de mi vida y por ser tan especiales en mi vida les agradezco de todo corazón.-

RAQUELINA ELSA ADELINA CONTRERAS ARIAS

INDICE

INTRODUCCION	i
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y MANEJO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	
METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	1
1.1 Planteamiento y delimitación del problema de investigación.....	1
1.1.1 Planteamiento	1
1.1.2 Delimitación del problema de investigación.....	2
1.2. Justificación y Objetivos de la investigación.....	4
1.2.1 Justificación del problema.....	4
1.2.2 Objetivos.....	5
1.2.2.1 Objetivo General	5
1.2.2.2. Objetivos Específicos	6
1.3 Sistema de Hipótesis.....	7
1.3.1 Hipótesis General.	7
1.3.2 Hipótesis Específicas.....	7
1.3.3 Proceso de Operacionalización de Hipótesis.....	7
1.4 Determinación de Métodos Hipotético Deductivo, Técnicas e Instrumentos a utilizar.	9
1.4.1 Nivel y Tipo de Investigación.	9
1.4.2 Población, Muestra y Unidades de Análisis	9
1.4.3. Técnicas e Instrumentos.....	10
1.4.4. Procedimientos de Ejecuciones.....	10
CAPITULO II: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LA CONDUCCION TEMERARIA EN VEHICULO AUTOMOTOR ...	
2.1 Transporte Colectivo	11
2.1.1 Historia a Nivel Internacional	13
2.1.2 Historia a Nivel Nacional.....	20
2.2 Delito de Conducción Temeraria y su Regulación.....	27
2.2.1 Regulación del Delito de Conducción Temeraria a Nivel	

Internacional	27
2.2.2.1 Historia del Delito de Conducción Temeraria en la Legislación Salvadoreña	33
2.2.2.1 Regulación del Delito de Conducción Temeraria a Nivel Nacional.	37
2.2.1.2 Marco Teórico-Conceptual y Doctrinal	37
2.2.1.3 Marco Legal	41
CAPITULO III: ESTRUCTURA DEL DELITO DE CONDUCCION TEMERARIA DE VEHICULO AUTOMOTOR.....	
3.1 Tipo Objetivo	46
3.1.1 Elemento Descriptivo	46
3.1.1.1 Conducta Típica	47
3.1.1.2 Sujetos	49
3.1.1.2.1 Sujeto Activo.....	49
3.1.1.2.2 Sujeto Pasivo.....	51
3.1.1.2.3 Resultado.....	52
3.1.1.2.4 Nexo Causal	53
3.1.1.2.5 Bien Jurídico	53
3.1.2 Elementos Accidentales.....	57
3.1.1.2 Medios.....	57
3.1.1 3 Lugar de la Acción.....	58
3.1.1.4 Objeto de la Acción	59
3.2 Elementos Normativos	60
3.2.1 Temeridad.....	60
3.2.2 Normas de Seguridad Vial	61
3.2.3 Peligro.....	62
3.3 Tipo Subjetivo.....	62
3.3.1 Dolo	63
3.2.1.1 Elemento Cognoscitivo.....	64

3.2.1.2 Elemento Volitivo.....	64
3.2.1.3 Clasificación del Dolo	65
3.3.2 Culpa	66
3.3.2.1 Elementos Esenciales de la Culpa	67
3.3.3 Elementos Subjetivos distintos del Dolo	68
3.3.4 Clasificación del Tipo.....	68
CAPITULO IV: TOXICOLOGIA COMO MEDIO PROBATORIO	74
4.1 El Instituto de Medicina Legal y su incidencia en la fase probatoria.....	74
4.2 La Toxicocinética.....	75
4.2.1 Absorción.....	76
4.2.1.1 Absorción por Vía Respiratoria.....	77
4.2.1.2 Absorción por Vía Oral.....	78
4.2.1.3 Absorción por la Piel.....	79
4.2.2 Distribución	80
4.2.3 Biotransformación o Metabolismo.....	81
4.2.4 Eliminación	83
4.2.4.1 Excreción Urinaria.....	83
4.2.4.2 Excreción Biliar.....	84
4.2.4.3 Otras Vías de Excreción.....	84
4.3 Selección de Muestras Biológicas.....	85
4.3.1 Sangre	86
4.3.2 Orina.....	86
4.4 Drogas.....	87
4.4.1 Alcohol.....	87
4.4.1.1 Metanol o Alcohol Metílico	87
4.4.1.2 Etanol o Alcohol Eílico.....	87
4.4.2 Cocaína	90
4.4.3 Marihuana.....	93
4.4.4 Alucinógenos	94

4.4.5 LSD.....	96
4.4.6 Derivados de las Cannabis	97
4.4.7 Anfetaminas.....	98
4.4.8 Benzodiazepinas	100
4.4.9 Barbitúricos.....	101
4.5 Legalidad de las Drogas.....	102
4.6 Problemas en la Demostración Probatoria de la Ebriedad y de otros elementos del Tipo Penal.	104
4.7 Naturaleza Jurídico-procesal del Alcotest y de la Evaluación Médica de Embriaguez.	106
4.8 Valor Procesal del Alcotest y de la Evaluación Médica de Embriaguez.	113
CAPITULO V: INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA	
INVESTIGACIÓN DE CAMPO.....	121
5.1 Presentación de Resultados.....	122
5.1.1 Encuestas realizadas a Jueces de Paz del Departamento de San Salvador.....	122
5.1.2 Encuestas realizadas a Conductores Particulares en el Departamento de San Salvador.....	132
5.2 Comprobación de Hipótesis	142
5.2.1 Hipótesis General	142
5.2.1.2 Comprobación de la Hipótesis General.....	142
5.2.2 Primera Hipótesis Específica	143
5.2.2.1 Comprobación de la Primera Hipótesis Específica.....	143
5.2.3 Segunda Hipótesis Específica	144
5.2.3.1 Comprobación de la Segunda Hipótesis Específica.....	145
5.2.4 Tercera Hipótesis Específica	146
5.2.4.1 Comprobación de la Tercera Hipótesis Específica.....	146
CAPITULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	148

6.1 Conclusiones.....	148
6.2 Recomendaciones.....	150
BIBLIOGRAFÍA.	151
ANEXOS	154

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación tiene el propósito de exponer la eficacia jurídica de la normativa referente al Delito de Conducción Temeraria en especial en el caso de los conductores del Transporte Colectivo en el Departamento de San Salvador durante el período comprendido por los años 2007 a 2008.

La presente investigación esta dividida en seis capítulos que desarrollan los siguientes contenidos:

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y MANEJO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN: en donde se plantea y sitúa la problemática a resolver, su delimitación, justificación y objetivos así como también las hipótesis que se trataran de demostrar al finalizar la investigación.

CAPITULO II: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LA CONDUCCION TEMERARIA EN VEHICULO AUTOMOTOR: se desarrollará la evolución existente tanto del Transporte Colectivo como del Delito de Conducción Temeraria en diversos países tales como: Argentina, Colombia, Cuba, España, Europa, México, Suiza, entre otros.

CAPITULO III: ESTRUCTURA DEL DELITO DE CONDUCCION TEMERARIA DE VEHICULO AUTOMOTOR: aquí se analizara de forma breve la Teoría de Peligro, básica y fundamental al momento de estudiar la estructura de algún delito, también se conocerá el Bien Jurídico protegido por el Delito en comento, la estructura del Tipo Subjetivo y Objetivo.

CAPITULO IV: TOXICOLOGIA COMO MEDIO PROBATORIO: se conocerá la función del Instituto de Medicina Legal en la determinación del Delito de Conducción Temeraria, además las drogas mas utilizada por los conductores temerarios, se estudiara la legalidad de las drogas y los problemas en la demostración probatoria de la ebriedad y otros elementos del Tipo Penal; también la naturaleza jurídica y el valor probatorio de la prueba de Alcohotest y de la Evaluación Médica de embriaguez.

CAPITULO V: INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO: en este capítulo se analizaran e interpretará numéricamente cada pregunta realiza tanto a los operadores de justicia como a conductores particulares y se comprobaran las Hipótesis planteadas en el Anteproyecto.

CAPITULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES: al finalizar la investigación se llegará a conclusiones de cada capítulo y se darán recomendaciones para que exista una mayor eficacia jurídica al aplicar la normativa sobre el Delito de Conducción Temeraria.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y MANEJO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN.

1.1 Planteamiento y delimitación del problema de investigación.

1.1.1 Planteamiento

La aplicación de los diferentes mecanismos para sancionar a los conductores temerarios ha generado una serie de situaciones problemáticas para los operadores de la justicia penal, estas han oscilado entre la fecha de vigencia de la norma, pasando por la interpretación que debe realizarse de la disposición, hasta llegar al cuestionamiento de la validez de ciertas diligencias de prueba que permiten sustentar la realización del tipo, este último aspecto, sobre todo en lo que se refiere a realizar la conducta bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de drogas; estos hechos legitiman la necesidad de discutir técnicamente algunas de esas situaciones, a efecto de proporcionar herramientas dogmáticas que permitan establecer el verdadero sentido y alcance de la disposición antes citada.

En El Salvador no se han determinado los parámetros para establecer la interpretación que se debe hacer a esta norma penal, así como también la validez de ciertos medios de prueba que sirven para sustentar la realización del tipo.

Las problemáticas que surgen entorno a la Conducción Temeraria en Vehículos de Motor son:

- a La interpretación que debe hacerse de la norma penal que dan lugar a vulnerar principios como Legalidad, Seguridad Jurídica, Supremacía Constitucional y Exclusiva protección de bienes jurídicos.
- b La dificultad que existe para establecer que acciones serán consideradas como Conducción Temeraria en Vehículos de Motor

pues no se sabe si la enumeración que hace el legislador es taxativa o solamente ejemplificante.

- c El concepto de Manejar en Estado de Ebriedad pues no se puede precisar si toda persona que conduce bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas son conductores temerarios.
- d También el tipo de peligro, pues esto en atención al riesgo de producir una lesión a la vida o integridad de una colectividad indeterminada de personas, clasificándolos como de peligro abstracto o concreto.

La Conducción Temeraria en Vehículos de Motor en la actualidad es indispensable su estudio pues en los últimos años se ha convertido en una de las principales causas de accidentes de tránsito teniendo como consecuencias daños materiales y en la vida e integridad personal de los conductores y terceros, por lo que a partir del año 2004 ha sido necesario tipificarlo como delito bajo el epígrafe de Conducción Temeraria en Vehículos de Motor artículo 147 – E del Código Penal.

1.1.2 Delimitación del problema de investigación.

Después de formulado el objeto de la investigación, en base a los datos proporcionados por las entidades que los verifican, resulta prescindible especificar los parámetros teórico-practico dentro de los cuales estará basado la problemática abordada, para ello tenemos los aspectos siguientes:

Espacial

La problemática estará dirigida hacia todo el Departamento de San Salvador, verificando el impacto que tienen los cuerpos normativos existentes a favor de la sociedad salvadoreña y que se han tomando en cuenta por el Estado Salvadoreño mediante las instituciones públicas y privadas, dedicadas para

tal fin, para la creación de políticas que regulen una de las áreas tan importantes al momento de conducir un vehículo automotor.

Temporal

Dentro de este aspecto nos remontamos al año 2007 hasta el año 2008, para poder analizar el impacto que los cuerpos normativos han hecho al tratar de concientizar a los conductores de vehículos automotores dentro de la sociedad salvadoreña.

Jurídico

Con el Decreto legislativo N° 393 del año 2004 se ha elevado a la categoría jurídica la Conducción Temeraria de Vehículo Automotor bajo los siguientes supuestos: manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos y realizar competencias de velocidad en la vía pública sin previo permiso de la autoridad competente. El Reglamento General de Tránsito aprobado en el año 1996 establece en su artículo 170 que se prohíbe terminantemente a los conductores de vehículos ingerir bebidas embriagantes u otros tóxicos enervantes mientras se encuentren manejando. El conductor tendrá derecho a escoger que clase de prueba técnica se le realizara, advirtiéndose que en caso de negarse a la prueba se le podrá suspender el privilegio de operar el vehículo automotor y en su artículo 172 establece las condiciones para determinar a un conductor temerario, tales como: Estado de ebriedad que exceda los límites de contenido de alcohol en la sangre, bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes ilegales, irrespetar la luz roja del semáforo, rebasar en carreteras de dos carriles con sentidos de circulación contrario; circular en cualquier vía pública a una velocidad superior a lo permitido; participar en concursos de velocidad y utilizar dispositivos del tipo antirradar u otro similar.

1.2. Justificación y Objetivos de la investigación.

1.2.1 Justificación del problema.

La Conducción Temeraria en Vehículos de Motor es contemplada a partir del 08 de Agosto de 2004 en nuestro Código Penal salvadoreño y esta es una forma novedosa de protección de bienes jurídicos.

El estudio del delito de Conducción Temeraria en Vehículos de Motor es necesario para determinar cuales son las conductas que deben considerarse típicas, identificar los elementos objetivos y subjetivos que lo configuran.

Determinar la eficacia de los medios que se utilizan para demostrar la conducta típica y cuando esta trasciende a la esfera penal para la aplicación de la norma mencionada.

El tráfico vehicular se ha convertido en un peligro constante para la vida y la integridad de las personas y al ser esta conducta temeraria solamente sancionada de forma administrativa en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial con la imposición de una multa de \$57.14 los conductores vulneran dicha normativa con un claro irrespeto a la seguridad vial y a la integridad física de pasajeros, transeúntes y demás conductores.

Con el fin de tutelar la libertad de locomoción de los ciudadanos, la propiedad pública y privada y principalmente la integridad personal se inicio un trabajo de reforma de ley a efecto de castigar la Conducción Temeraria, tratando con ello frenar el número de muertes por accidentes de tránsito y generar conciencia en los conductores del transporte público para que se abstengan de realizar cualquiera de esas conductas.

Esas enmiendas en la conducción temeraria entraron en vigencia en agosto de 2004 con el decreto Legislativo 393 el cual elevó dicha conducta a categoría de hecho punible de conductas que eran consideradas como faltas muy graves en los Art. 117 en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en el Art. 255 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Una de las fuentes de esta Reforma es la Legislación Penal Española pues esta desde hace mucho tiempo consideraba la conducta de conducción temeraria.

Sin embargo la Conducción temeraria no está teniendo una adecuada aplicación pues la Fiscalía General de la República estableció que el conductor debe ir acompañado de otra persona, por su parte los legisladores argumentan que solo o acompañado deben castigar a todo conductor que realice la conducta descritas en el tipo Penal.

La Policía Nacional Civil con el medidor de etanol o alcotest que define el estado de ebriedad del conductor vulnera el Principio de Libertad probatoria y regla de sana Crítica.

Los aplicadores de justicia manifiestan que el delito no define lo que debe entenderse por conductor ebrio y las conductas a sancionar no son claras en el Código Penal.

Con esta situación no se limitó el Jus Puniendi del Estado y se rompen principios como el Principio de Legalidad regulado.

1.2.2 Objetivos

1.2.2.1 Objetivo General

- 1) Analizar el delito de Conducción temeraria cometido por los conductores de transporte colectivo en el Departamento de San Salvador en el período 2007 y 2008.

- 2) Conocer las deficiencias que presenta los mecanismos de control jurídico en los casos de Conducción Temeraria en el Departamento de San Salvador en el periodo comprendido de 2007 y 2008.

1.2.2.2. Objetivos Específicos

1. Analizar el delito de conducción temeraria identificando cada uno de los elementos objetivo y subjetivo que conforman el Tipo.
2. Identificar los medios que se emplean en la comprobación de la existencia del delito de Conducción Temeraria en los conductores del transporte colectivo.
3. Enumerar las consecuencias que tiene en la sociedad la criminalización del delito de la Conducción Temeraria en Vehículos de Motor en el Departamento de San Salvador.
4. Establecer que conductores se adecuan al tipo penal de conducción temeraria del transporte colectivo en el Departamento de San Salvador.
5. Estudiar el bien Jurídico protegido a partir de las opiniones de operadores de Justicia en el Art. 147 E del CP para determinar su claridad descripción típica.

1.3 Sistema de Hipótesis.

1.3.1 Hipótesis General.

1. Con la implementación de la normativa que sanciona la conducción temeraria, se logrará una disminución de accidentes de tránsito.

1.3.2 Hipótesis Específicas.

1. El consumo de bebidas embriagantes, uso de drogas y excesiva velocidad, imprudencia y falta de precaución por parte de los conductores del transporte colectivo son factores primordiales para el cometimiento de accidentes de tránsito.
2. Con la mayor aplicación de mecanismos de control y prevención adecuados del Estado salvadoreño, se disminuirán los accidentes de tránsito.
3. A mayor aplicación de los medios de control para individualizar al infractor del delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor existirá mayor certeza jurídica para imponer la correspondiente sanción.

1.3.3 Proceso de Operacionalización de Hipótesis.

Para el estudio de las variables en las hipótesis anteriores se han seleccionado los siguientes indicadores:

hipótesis	indicadores
Con la mayor implementación de la normativa que sanciona la Conducción Temeraria de Vehículo Automotor, se logrará la	- Constitución -Código Penal -Leyes Secundarias -Control Social

disminución de accidentes de tránsito.	
El consumo de bebidas embriagantes, uso de drogas y excesiva velocidad, imprudencia y falta de precaución por parte de los conductores del transporte colectivo son factores primordiales para el cometimiento de accidentes de tránsito.	<ul style="list-style-type: none"> -Problemas Sociales -Exigencias Laborales -Rivalidad entre conductores -Implementación de mejores medios probatorios en el cometimiento de delito de Conducción Temeraria. -Reformar los mecanismos utilizados para no violentar principios constitucionales. -Señalización en Carreteras -Vigilancia por parte del VMT -Reparación y mantenimiento de Carteras.
Con la mayor aplicación de mecanismos de control y prevención adecuados del Estado salvadoreño, se disminuirán los accidentes de tránsito.	<ul style="list-style-type: none"> - Constitución -Código Penal -Leyes Secundarias -Control Social
A mayor aplicación de los medios de control para individualizar al infractor del delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor	<ul style="list-style-type: none"> -Legislación aplicable al delito de conducción temeraria. -Numero de Casos Resueltos. -Falta de aplicación de criterios

<p>existirá mayor certeza jurídica para imponer la correspondiente sanción.</p>	<p>-Seguridad para la colectividad -Protección del bien Jurídico</p>
---	--

1.4 Determinación de Métodos Hipotético Deductivo, Técnicas e Instrumentos a utilizar.

1.4.1 Nivel y Tipo de Investigación.

1 Para este trabajo se usara el Nivel Explicativo con el fin de analizar en forma crítica la eficacia de la aplicación del delito de conducción temeraria de vehiculo automotor de transporte colectivo en el departamento de San Salvador en el periodo 2007 y 2008.

2. El tipo de investigación será por la fuente de datos Empírica o de Campo, realizada en el Departamento de San Salvador, siendo este así el de mayor desarrollo; y considerando solamente a los conductores del transporte colectivo.

1.4.2 Población, Muestra y Unidades de Análisis

1. El total de conductores de transporte colectivo en el Departamento de San Salvador de acuerdo al Viceministerio de Transporte es de 4,504 conductores.

2. La muestra que se tomara será de 194 conductores de transporte colectivo.

3. Las unidades de análisis estarán dirigidos a conductores de vehículos automotores, personal de instituciones gubernamentales y no gubernamentales y operadores de justicia del Departamento de San

Salvador para así llegar a conocer diversos enfoques del tema objeto de estudio a nivel nacional.

1.4.3. Técnicas e Instrumentos

- 1 La técnica para conocer cómo se llevara a cabo la investigación será el Muestreo Selectivo de Informantes Claves.
- 2 Técnica de investigación Documental.

Instrumentos:

- Cuestionario
- Fichas de trabajo
- Fichero de trabajo

1.4.4. Procedimientos de Ejecuciones

- 1 Utilizaremos para ello, la prueba piloto, la técnica de recolección de datos y la técnica de interpretación para cumplir los objetivos desarrollados en el tema.

CAPITULO II

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA LEGISLACIÓN SOBRE LA CONDUCCION TEMERARIA EN VEHICULO AUTOMOTOR

2.1 Transporte Colectivo

En los comienzos de la era primitiva, los hombres se desplazaban a pie y descalzos por largas distancias sea para alimentarse, para luchar o transportar cargas por lo que es obligadamente a valerse de un medio de transportación.

Las cargas que llevaban consigo eran transportadas en ancas o grupas, esto hacia que su traslado de un lugar a otro les fuera lento y arriesgado. Luego la necesidad de aumentar la carga hace que surja una especie de auxiliar que permitía arrastrar las cargas con mayor facilidad, En los países fríos se fabricó el primer vehículo conocido por el hombre llamado trineo, en cambio en otros países fue el trineo de madera este en un principio era arrastrado por los hombres usando troncos en forma de rodillo, aunque más tarde, se fueron domesticando animales para realizar dicho esfuerzo siendo utilizados por tribus de todo el mundo, para trasladar cargas. Posteriormente se produjo el descubrimiento de la rueda, el descubrimiento más maravilloso de la historia.

Mas tarde en todas partes había mercaderías que tenían que ser transportadas rápido y con seguridad de un sitio a otro. También había personas que querían viajar cómodamente y rápido. Es así como surge el transporte terrestre, la concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas.

El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Ya en el período precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías.

La llegada de los europeos españoles y portugueses a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

Ya en el siglo XVIII existían carreteras que unían las actuales ciudades argentinas de Tucumán y Buenos Aires, la ciudad de México con sus vecinas Guadalajara y Jalapa, así como las andinas Lima (Perú) y Paita. También en Brasil se construyeron carreteras costeras. El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes ha dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías.

El transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

Los transportes públicos en una ciudad procuran el desplazamiento de personas de un punto a otro en el área de esa ciudad. La gran mayoría de las áreas urbanas de medio y gran tamaño poseen algún tipo de transporte público urbano. Su suministro adecuado, en varios países, es, generalmente, de responsabilidad municipal, aunque el municipio pueda conceder licencias, a veces acompañadas de subsidios, a las compañías particulares.

2.1.1 Historia a Nivel Internacional

Argentina

En 1901 había 16 autos en el país y en 1905 ya circulaban 377 en la ciudad de Buenos Aires. Para octubre de ese año comenzaron a circular unos 50 autos con taxímetro. Poco más tarde comienzan a circular los primeros Ómnibus, limitados por la tecnología de los motores a explosión de la época que derivaban en calentamientos, roturas mecánicas y por ende irregularidad en los horarios del servicio.

El desarrollo en la industria automotriz de los años 20 hizo que los vehículos fueran más confiables y efectivos, surgiendo nuevas líneas de ómnibus y promulgándose las primeras ordenanzas municipales respectivas.

La capacidad de estas unidades era de 20/22 asientos pudiendo además transportar pasajeros de pie. Con el desarrollo de una industria carrocería incipiente y la importación de vehículos más grandes la capacidad de

pasajeros aumentó notablemente. Tan es así que hasta se trajeron ómnibus doble piso procedentes de Inglaterra.

El transporte automotor de pasajeros iba en auge y mientras los ómnibus crecían en cantidad de unidades y tamaño, los taxis que rebalsaban las calles porteñas veían caer la cantidad de pasajeros transportados.

En 1928 se transformaron los autos en un pequeño ómnibus, llevando varios pasajeros por un itinerario fijado a un precio reducido por pasajero. Así nació el colectivo porteño.

Así nació el Auto Colectivo también llamado Taxi Colectivo, Taxi Bus o Micro Bus, con recorridos fijos con los autos, levantando pasajeros en paradas y a un precio unitario.

La tarifa del Colectivo era un poco más alta que la del Ómnibus pero mucho más barata que la del Taxi. El servicio se componía de 40 coches que podían llevar hasta 5 pasajeros y la frecuencia era de 4 minutos.

En la década del 30 los ómnibus tenían entre 17 y 36 asientos diferenciándose de los colectivos de 10 asientos. Además estos últimos no estaban autorizados a llevar pasajeros de pie.

Con el correr de los años comenzaron a carrozarse chasis de camiones y los colectivos se fueron haciendo más grandes y de mayor capacidad hasta transformarse en ómnibus.

El transporte en Argentina está basado en una compleja red de carreteras, cruzado frecuentemente por autobuses y por camiones de carga. El país contiene numerosos aeropuertos internacionales y nacionales.

En las ciudades el principal medio de transporte es el colectivo (autobús), con líneas que transportan millones de personas todos los días. Buenos Aires ofrece a sus habitantes el subte, el único de toda Argentina.

Además de los automóviles, en Argentina se usa los trolebuses (autobuses alimentados por cables eléctricos elevados). Están disponibles en Córdoba, Rosario y Mendoza.

Colombia

En Bogotá, como otras muchas ciudades, ha venido evolucionando en el transporte no muy acorde con los cambios de la tecnología; sus caminos de relación con los pueblos inmediatos y de éstos con el resto del país así como sus calles se transformaron poco a poco de trochas azarosas a caminos de herradura que dieron con el tiempo paso a carreteables y vías empedradas que luego con el tiempo y una capa de asfalto se transformaron en sus vías principales. La circulación peatonal y a caballo de la época colonial persistió mucho tiempo, hasta que a finales del siglo IX y principios del XX, junto con la aparición del ferrocarril al principio por tracción animal y luego por fuerza eléctrica, operaron líneas de tranvías que competían con buses y taxis en el transporte de los ciudadanos, hasta 1948.

La Empresa de Buses Municipales fue una respuesta oficial que persistió por muchos años en tratar de dar un servicio eficiente con chóferes uniformados, paraderos fijos, buena frecuencia y servicio operando con grandes buses a gasolina y trolley-buses eléctricos, que irónicamente subían sus pasajes con el alza de la gasolina y donde cualquier falla en el fluido eléctrico generaba una parálisis total; compitiendo con empresas particulares a las que se les asignaban rutas para explotación que muchas veces coincidían en tramos y destinos, desatándose una lucha por el pasajero, la denominada “guerra del centavo” ya que cada conductor obtiene su ingreso de acuerdo con el volumen de pasajeros.

Las denominaciones de las diferentes empresas y sus colores eran una buena referencia para el ciudadano que esperaba el autobús: buses azules, amarillos y rojos, verdes, blancos, verdes, etc. le ayudaban a escoger el que

le convenía según su destino; por tratar de establecer un control de las tarifas, algún funcionario estableció un color naranja como indicativo y pronto tanto los vehículos que les correspondía como a los que no optaron por pintarse de ese color para mayor confusión de los pasajeros y sonrisas de los visitantes que daltónicamente veían un bus naranja con un aviso de “amarillos y rojos”, por ejemplo.

Cuba

La Habana y Santiago de Cuba disponen de una aceptable red de guaguas, autobuses convencionales que comunican el centro de la ciudad con los barrios de los alrededores. La frecuencia de las guaguas es insuficiente para recoger a los usuarios por lo que a las horas punta se sobrecargan. En la isla también hay otro tipo de autobuses de tres pisos conocidos como camellos.

20% de los más de 600.000 pasajeros que a diario se mueven en transporte colectivo en La Habana lo hacen en unos 3.500 buses de empresa, mientras que el 80% restante lo hacía hasta hace poco en sólo 330 omnibuses municipales (ahora pueden ser unos 500). De estos últimos vehículos había en 1988 nada menos que 2.700, los cuales transportaban 3,4 millones de pasajeros al día. Para salvar el actual desfase entre el servicio de las guaguas de empresa y el de las municipales, la capital cuenta con un curioso sistema de solidaridad obligatoria organizado por 400 inspectores. La gente les llama los azules, por el color de su uniforme. Repartidos en 176 puntos de la ciudad, su misión es detener los buses de empresa y requerir a sus chóferes para que embarquen pasajeros de a pie.

Cuba cuenta con un servicio de autobuses interurbanos bastante aceptable. Aunque puedan resultar un tanto incómodos, es una buena manera de viajar. Los billetes se venden directamente en las terminales de autobuses y se aconseja sacar los pasajes con antelación.

España

La historia del transporte colectivo de superficie de la ciudad de Madrid, se inicia con la creación de la red de líneas de tranvías en el año 1871. Diferentes empresas principalmente extranjeras y de capital privado explotan el servicio hasta el año 1920, año en el que se constituye la Sociedad Madrileña de Tranvías, de capital íntegramente español, que absorbe a todas las empresas existentes a la fecha excepto a la Compañía Madrileña de Urbanización, continuando ambas explotando todas las líneas de tranvías de la ciudad.

En el año 1933 por acuerdo entre la Sociedad Madrileña de Tranvías y el Ayuntamiento de Madrid, se crea la Empresa Mixta de Transportes, de capital tanto público como privado.

Durante la guerra civil española, 1936/1939, el parque de vehículos de transporte (tranvías y autobuses) se reduce de manera significativa, de forma que finalizada la guerra sólo quedan útiles menos de un tercio del total de la flota de tranvías y ningún autobús de los existentes al inicio de la contienda. Siguen años de escasez y carestía, falta de materiales, restricciones de fluido eléctrico, de combustible y dificultades de todo tipo. Las tarifas, al estar controladas por el Ayuntamiento por su componente político-social, resultan claramente insuficientes para cubrir la totalidad de los costos de la explotación del servicio.

Como consecuencia de lo anterior y ante el caos que representaba el transporte público de superficie en la ciudad, el 21 de marzo de 1947 el Ayuntamiento de Madrid acuerda la municipalización del servicio de transporte de superficie y la disolución de la Empresa Mixta de Transportes, creándose de esta forma la actual EMT que inicia sus operaciones el 12 de noviembre de 1947, como sociedad privada municipal, transformándose en

Octubre de 1971 en sociedad anónima de propiedad municipal, forma jurídica que conserva en la actualidad.

Durante estos años la red de transporte colectivo de superficie de la ciudad de Madrid ha evolucionado paralelamente al crecimiento urbano, adaptándose a la nueva fisonomía de la ciudad. Desde un escenario inicial de escasez, carestía y dificultades de todo tipo se llega al día de hoy con moderno material accesible a todos, la preocupación medioambiental, nuevos sistemas de comunicación, informatización de la gestión, incorporación de nuevas tecnologías y sobre todo la coordinación con otros medios de transporte, que demuestra el enorme progreso que se ha producido en la empresa y en el transporte de Madrid.

Europa

La revolución en los medios de transporte que conoció Europa durante el siglo XIX se considera uno de los fenómenos más importantes dentro del conjunto de transformaciones económicas del siglo.

Vías de comunicación terrestre en la etapa que va de finales del siglo XVIII a la mitad de XIX asistimos a una reconstrucción sistemática de carreteras. Muchas de ellas fueron pavimentadas y algunas presentaban ya la innovación del doble carril. Por otra parte, el sistema de carreteras de peaje (turpike roads), que fuera puesto en práctica en Inglaterra a finales del siglo XVIII, se fue generalizando, lo cual atrajo principalmente a la iniciativa privada. La política librecambista inglesa venía facilitando la construcción de nuevas carreteras por el sistema de las Enclosures Acts, que prevenía la distribución de tierras. No obstante, el progresivo desarrollo de redes de comunicación terrestre conocería los principios de una notable paralización, cuando, ya dentro de la segunda fase de la Revolución Industrial, se impuso definitivamente el ferrocarril como medio de transporte.

México

La denominación que se le dan los autobuses en México es: camión, micro, pesero chato, guajolotero (sí es uno muy antiguo) y macrobús

El transporte público urbano data desde fines del siglo XIX (1881), cuando se hace la petición de la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal al Ayuntamiento para instalar transporte eléctrico. Aunque el cambio de tracción animal al eléctrico tardaría aún 20 años más en ser realidad, es hasta el 15 de enero de 1900 que se concretó la línea de la Ciudad de México a Tacubaya, un día después entró el servicio para el público. Seis años después, en 1952, el Departamento del Distrito Federal adquiere los bienes de las empresas: Compañía de Tranvías de México, S.A., Compañía Limitada de Tranvías de México y Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, que pasaron a ser parte del Organismo Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

Entre las ventajas que ofrece el servicio de trolebuses, están el que es económico, seguro, no contamina y la capacidad es de cien personas entre los que van de pie y sentados. Su horario es amplio: de 5 de la mañana hasta las 24 horas, al igual que el tren ligero, con catorce rutas que cubren los puntos principales de la ciudad de acuerdo a los estudios de orígenes y destinos.

La otra cara del transporte colectivo son los microbuses o "peseras" tienen rutas fijas que prácticamente cubren todas las colonias del Distrito Federal y municipios aledaños. Algunas rutas se han convertido en grandes consorcios subdivididos en ramales y que administran docenas de unidades.

Los microbuseros, como se conoce a los operadores de estas unidades, gozan de mala reputación entre la ciudadanía dada la agresividad e impericia para conducir, de algunos conductores. Éstos manejan a altas velocidades,

no respetan a automovilistas ni peatones, infringen constantemente el reglamento de tránsito y se ven repetidamente involucrados en accidentes de tránsito y riñas debido a su descortesía.

Se han denunciado atracos a los pasajeros a cualquier hora del día, en particular en rutas que atraviesan zonas inseguras, así como secuestros y crímenes sexuales. En varias ocasiones, los mismos operadores están asociados con los delincuentes.

El color de las carrocerías cambió a carrocería blanco con una franja en rojo oscuro flanqueada por delgadas franjas en color naranja. A principios de los años 90, tras la introducción de gasolinas con menor contenido de azufre, el gobierno del Distrito Federal ordenó un nuevo esquema de pintura "ecológico" que consiste en dividir la altura de la carrocería en tres partes iguales. Las dos partes superiores van en color gris claro, mientras que la parte inferior se pinta en verde medio. Actualmente se pinta la carrocería de los camiones más grandes y algunas combis en dos tonos de verde, y en los meses de octubre a diciembre de 2007 de verde pasto con una franja blanca en medio la cual no está autorizada.

2.1.2 Historia a Nivel Nacional.

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.

Pero 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 alejara mucho a la de los motoristas de hoy.

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

En 1932 se inicia la Construcción de las calles 5 de Noviembre y la de los Planes de Renderos, de las que comunicaron a la capital con Santa Ana y San Miguel. También autorizaban a las alcaldías para que estas pudieran otorgar permisos de líneas a los empresarios, en el año de 1938 el Ministerio de Gobernación y empresarios solucionaron la polémica generada sobre el mal servicio del transporte terrestre originado , ese mismo año aparece la figura de los despachadores, personal que se encargaría de ejercer funciones de regulación, vigilancia y cumplimiento de las disposiciones destinadas al desarrollo normal y eficiente del servicio de transporte público de pasajeros, los cuales eran nombrados por el gobierno y pagados sus salarios por los empresarios de las unidades de transporte.

En 1939 se inicia la construcción del puente Cuscatlán, concluyendo la obra en 1942, así también en 1941 se inicia la construcción del Boulevard Universitario.

A partir del año 1940 debido a la crisis económica a causa de la Segunda Guerra Mundial la jornada laboral a 15 días al mes y los días sábados y domingos no trabajaban las unidades.

Por el 1946 inician las Sociedades de Cooperativas de Empresarios de Autobuses de Responsabilidad Limitada; así el 18 de noviembre de ese mismo año se creó el Reglamento General de Tránsito, siendo así la primera vez que el Estado regulaba por medio de una ley el servicio de transporte para pasajeros.

En los años 1947-1951 el Gobierno de El Salvador invierte un total de 25 millones de colones en carreteras la inversión destinada a las nuevas construcciones fue aumentando de 27 millones en 1951 a 6.3 millones en 1952 y a 7.2 millones en 1953.

En enero de 1951 se creó la Dirección General de Comercio, Industrial y Minería teniendo dentro sus funciones el contratar el servicio de transporte público, en el mismo año y mediante el Decreto Legislativo 101 promulgó la Ley Orgánica de la Dirección General de Comercio y Minería. En 1952 el primer estudio sobre la situación de rutas y el movimiento vehicular. El 6 de marzo de 1957 se crea el Reglamento Transitorio de Transporte de Camionetas según Decreto Legislativo número 25 de Ramo de Defensa y Economía Pública. Como necesidad de organizarse los trabajadores del transporte público para la lucha de mejoras salariales y la formación de un contrato colectivo surge en 1960 el primer sindicato gremial de pilotos automovilista denominado Sindicato de Industrias del Transporte Similares Conexos.

En Enero de 1961 las funciones de transporte se pasaron de Seguridad Pública al Ministerio de Economía mediante la creación del Departamento de Fomento y Control del Transporte. En 1964 se crea la Dirección General de Fomento y Regulación de Transporte y Comunicaciones que tendrá como funciones la de estimular el desarrollo, regulación y control del servicio de transporte urbano y rural de pasajeros sustituyendo al Departamento de Transporte.

Este mismo año debido al proteccionismo del Estado se desarrollan empresas ensambladas de buses como DISASA, CASASA Y SUPERIOR, pero debido a la guerra entre Honduras y El Salvador dichas empresas cayeron en la bancarrota.

En 1967 muchos empresarios del transporte colectivo se declaran en quiebra lo cual condujo a una nueva forma de organización empresarial: “Las Asociaciones Cooperativas”. Estas fueron legalizadas y reguladas mediante la creación en 1979 del Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP).

Por tal motivo el 25 de diciembre de 1969 con el surgimiento INSAFOCOOP, el 29 de diciembre del mismo año se crea la primera asociación cooperativa denominada COOPSINTRANS, de tal manera que para finalizar el año 1973 ya operaban 5 asociaciones luego del período de 1974 a 1977 habían tres más así continuo.

En el año de 1972 el Presidente de la República Arturo Molina dió mucho énfasis en la planificación económica social donde se concluye un Estudio Integrado de Transporte Terrestre Metropolitano (CONAPLAN 1972), con el cual se pretendía globalizar la problemática del sector, durante este período de gobierno se mejoraron varias vías de transporte

urbano, creando también líneas de crédito mas accesibles a los empresarios.

En 1973 se crea FIGAPE con el propósito de financiar al sector empresarial en pequeño y mediano definiendo líneas especiales para la compra de autobuses.

En 1974 el Gobierno implantó un sistema de subsidio para el transporte colectivo de pasajeros que se constituía por autobuses, consistente en cuotas mensuales de combustible (Diesel) a un menor precio que el del mercado.

Durante los años 1974-1977 debido a la situación económica, política y social se comienza a desaparecer las cooperativas. Este periodo fue crítico para los transportistas, ya que tenían una baja tarifa. En 1978 surge una nueva clase de servicio llamadas Refuerzos, obligándolos a reunirse en empresas, naciendo así la primera Sociedad de Empresarios de Autobuses Urbanos de El Salvador. En ese mismo año que se forma la Asociación de Empresarios del Transporte de Pasajeros (A.T.P) y Federación de Asociaciones de Empresas de Transporte de Microbuses Salvadoreños (F.A.E.T.M.I.S) gremiales que aglutinaban a sus empresarios para la defensa de sus intereses.

Del año de 1979 a 1989 el sector transporte sufre una grave crisis producto de guerra civil del país, debido a la quema de autobuses, paros de transporte imposibilitando la movilidad del comercio y personas lo que coadyuvó al deterioro y la deficiencia del servicio todo esto, permitió que dentro del servicio de transporte colectivo creciera el número de unidades de otro tipo de transporte público improvisando, tales como pick, taxis y microbuses a fin de satisfacer la necesidad de la población, siendo los últimos en quedarse en definitiva, lo que mas tarde se convertiría una

saturación de vehículos y un crecimiento desordenado de empresarios individuales, lo que se convirtió en una competencia desleal, lo cual generó la polémica entre el gobierno y empresarios.

El 15 de octubre de 1979, el golpe de estado al general Arturo Romero marcó una inflexión dentro del sector de transporte. Por lo que los grupos utilizaban las unidades del transporte colectivo como objetivos de sabotaje, muchas unidades fueron incendiadas en todo el país.

Por acuerdo de No 533 de fecha 17 de julio de 1981, se designa al Ministerio de Economía como encargado de planificar las políticas económicas del Estado en lo que se refiere a materia de transporte, contando con 14 direcciones orientadas a la ejecución de dichas políticas en este año se incrementó la tarifa del pasaje debido a la alza de petróleo. En 1986 se declara en arancel cero para la importación de autobuses.

Buses escolares de color amarillo, desechados en Estados Unidos, comenzaron a poblar las rutas de las cooperativas en crisis en los primeros años de la década de los ochenta hasta el punto de desplazarlas.

En Enero de 1982, el nuevo grupo de empresarios independientes creó una asociación dominada: Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS). Las pocas cooperativas que subsistían murieron gracias al paso de los años y con la hegemonía que AEAS ejercía a favor de los transportistas independientes, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre. A partir de 1992 el gobierno optó por diferenciar el subsidio a las unidades según número de asientos de cada autobús, dándoles descuentos especiales al precio del diesel en ese año surgen diferencias en AEAS lo que permite que el 25% de asociados formen una nueva asociación como es ATP Asociación de Transporte Público y AEAS 2 . La corrupción institucionalizada entre Viceministerio de Transporte y las

gremiales facilitó que muchas unidades, en pésimo estado y con diesel subsidiado, cobraran la tarifa de preferenciales.

En 1984 un grupo de empresarios constituye la Asociación de Transportistas de Microbuses (ASTRAN) y tres años mas tarde se acordó junto a dos asociaciones mas formar FAETMIS, es a partir de este momento que el servicio de microbuses empieza a ser controlado por la Dirección General de Transporte concediendo permisos para circular al igual que los autobuses.

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. A raíz de la proliferación de empresarios individuales y con la finalidad de ordenarse se agruparon varios empresarios para fundar cooperativas y sociedades, surgiendo así las primeras gremiales del transporte del transporte colectivo, con la finalidad de buscar la integración de su miembros, situación que ha ido variando ya que en la actualidad existen diferentes gremiales de transporte colectivo como son AESAS, ATP, etc. conformadas por empresarios individuales y colectivos.

A finales del período de Armando Calderón Sol, se inició un estudio del sector con el fin de romper con años de privilegios. Este estudio determinó que se debía reordenar el sector, eliminar las unidades excedentes (con más de 15 años de funcionamiento), eliminar el subsidio del diesel y plantear que los transportistas se conviertan en empresas como fue al principio.

En 1995 se emitió la Ley del Transporte Terrestre y Seguridad Vial con su respectivo reglamento. El último hecho significativo es la eliminación del subsidio al Diesel Implantado en 1974. En 1996 un cambio de placa de

particulares (P) a Microbuses (MB) que fueron entregadas por medio del Ministerio de Hacienda.

Con el Nuevo Sistema, el Transporte Público regresa al punto de partida de su nacimiento. Al inicio, las rutas funcionaban como empresas privadas pero crisis laborales y políticas propiciaron que el sector creciera de manera desordenada hasta llegar a su estructura actual.

El ente rector de las políticas de transporte es el Viceministerio de Transporte dependencia del Ministerio de Obras Públicas.

El parque vehicular a nivel nacionales de 580,00 vehículos y vehículos privados 462, 000

2.2 Delito de Conducción Temeraria y su Regulación

2.2.1 Regulación del Delito de Conducción Temeraria a Nivel Internacional

A raíz de la conducción temeraria en distintos países del mundo se hace necesario presentar un esbozo de la conducta similar a la normada en el Art. 147-E Pn.

Argentina

En Argentina existen asociaciones dedicadas a la Seguridad Vial, recientemente se sancionó la Ley 26.362, que modifica el Código Penal, y siguiendo la experiencia española, establece lo siguiente:

ARTICULO 1º - Sustituyese la denominación del Capítulo II del Título VII del Libro Segundo del Código Penal por la siguiente: "Delitos contra la Seguridad del Tránsito y de los Medios de Transporte y de Comunicación".

ARTICULO 2º - Incorporase como artículo 193 bis del Código Penal el siguiente: Artículo 193 bis: Será reprimido con prisión de SEIS (6) meses a TRES (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin. Es decir, se incorpora el tratamiento con delito de la conducción imprudente o temeraria de rodados automotores.

Colombia

En Colombia no se encuentra tipificado como Conducción Temeraria pero en el Código Penal en su Artículo 109 referente al Homicidio culposo se establece que el que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de dos (2) a seis (6) años y multa de veinte (20) a cien (100) 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.

En Artículo 110 al tratar las circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo regula que la pena prevista en el Artículo anterior se aumentará de una sexta parte a la mitad, en caso que 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.

Costa Rica

La nueva Ley de Tránsito que entró a regir el 23 de diciembre pasado en Costa Rica y que impone sanciones hasta de cárcel para los conductores ebrios, redujo en más de la mitad la cantidad de detenidos por esta causa el mes anterior.

La nueva ley de tránsito, contempla detención y un castigo de uno a tres años de cárcel para quienes manejen su vehículo por encima del límite de 0,75 gramos de alcohol por litro de sangre (entre dos y tres cervezas), así como el decomiso del automóvil y la suspensión de la licencia de conducir por daños.

En su primera detención, a la mayoría de los conductores ebrios se les da la posibilidad de cambiar la pena de prisión por trabajos comunitarios o libertad condicional, pero los reincidentes deberán cumplir el castigo de cárcel.

Estados Unidos

La mayoría de los estados, estabilizó la alcoholemia de 0.08 como el principio para conducir en estado de embriaguez.

Los cargos para conducir bajo los efectos del alcohol o en estado de embriaguez pueden acarrear la suspensión de permiso de conducir hasta 2 años más, las multas considerables, los puntos en el permiso de conducir, los recargos de las compañías de seguros, y tal vez, la cárcel. La acumulación de demasiados puntos puede acarrear la suspensión de permiso de conducir y también un aumento penoso de las primas de seguro. Es posible ser condenado solamente por falta de las pruebas físicas, no obstante la prueba de alcoholemia.

España

Establece penas de cárcel para aquellos conductores que superen en 60 kilómetros por hora la velocidad permitida en vía urbana o en 80 el límite en las vías interurbanas.

Así, conducir por encima de los 200 kilómetros por hora en autovía, los 180 en carretera convencional y los 110 en vía urbana puede ser castigado con penas de tres a seis meses de prisión o trabajos en beneficio de la comunidad, que será lo que soliciten los fiscales en los casos en los que la infracción no tenga resultados graves y el conductor no sea reincidente. Además se perderá el permiso de conducir por un tiempo mínimo de un año y un máximo de cuatro.

Con la misma pena se castigará a quien conduzca bajo la influencia de las drogas, con una tasa de alcohol espirado superior a 0,60 miligramos por litro o una tasa de alcohol en sangre superior a los 1,2 gramos por litro.

También conlleva una pena de seis meses a un año de prisión el hecho de negarse a hacer las pruebas de alcoholemia o consumo de drogas, así como la retirada del permiso entre uno y cuatro años. El que conduzca con «temeridad manifiesta» y ponga en peligro la vida de los demás será castigado con penas de prisión de seis meses a dos años y privación del permiso de conducir por tiempo superior a un año, con un máximo de seis.

En la Ley Orgánica del Código Penal de España se encuentra regulado en su Título xvii de los Delitos contra la Seguridad Colectiva, Capítulo iv. De los Delitos contra la Seguridad Vial.

Su Artículo 379 establece que el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida

reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

El Artículo 380 regula que el que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior.

El Artículo 381 menciona que será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos

previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código.

Los Artículos 382, 383 y 384 tratan sobre cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado. El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años. El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

En el Artículo 385 encontramos que será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1. Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
2. No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

México

Según jurisprudencia mexicana la Conducción Temeraria (la acción) consistirá en conducir con temeridad manifiesta, bien por el modo de hacerlo (en dirección prohibida -en sentido contrario al de la marcha-), bien por la velocidad a la que circule el vehículo (excediendo considerablemente de los límites máximos permitidos), bien por el estado de inseguridad que reviste el vehículo (circular de noche sin luces, o sin frenos; por ejemplo).

La temeridad equivale a la imprudencia en su forma más grave: la temeraria. La temeridad ha de ser manifiesta, es decir, ha de ser patente para terceros. No basta, por tanto, con la mera infracción de las normas contenidas en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Es necesario que se ponga en peligro concreto la vida o la integridad de las personas.

Dicho delito se encuentra regulado en leyes tales como: Reglamento de Tránsito Metropolitano para el Distrito Federal, Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de San Miguel de Allende Guanajuato, entre otros.

2.2.2.1 Historia del Delito de Conducción Temeraria en la Legislación

Salvadoreña

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.

Lo dispuesto en el presente artículo no tendrá lugar cuando la pena señalada al delito, sea igual o menor que las contenidas en el inciso primero del mismo en cuyo caso los tribunales aplicaran la inmediata inferior a la que corresponda, en el grado que estimen conveniente según las circunstancias.

En el artículo 516 del Código Penal de 1881, la Imprudencia Temeraria se penaba con prisión correccional y arresto mayor, para aclarar el sistema de aplicación de las penas hay que referirse a algunas disposiciones del Código Penal de 1881:

En el Capítulo I de dicho Código: De los delitos y faltas, se clasificaban los delitos en la forma siguiente:

Artículo 6: Los delitos son graves y menos graves, se reputan graves los que la ley castiga con penas aflictivas.

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``

En el artículo 526 del Código Penal de 1904, aparecía así:

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.

Lo dispuesto en el presente artículo no tendrá efecto cuando la pena señalada al delito, sea igual o menor que las designadas en el inciso primero, pues en tal caso los tribunales aplicaran la mitad de la pena señalada al delito que resultaría si se hubiera procedido con malicia.

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:

Artículo 16: Las penas pueden imponerse con arreglo a este Código, son las que comprenden en la siguiente escala general:

- 1 Muerte
- 2 Presidio
- 3 Prisión Mayor
- 4 Prisión Menor
- 5 Arresto
- 6 Multas

Penas Accesorias:

- 6 Pérdida o suspensión de ciertos derechos
- 7 Comiso
- 8 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.

En el Código Penal de 1973 se sustituye el epígrafe denominado “Delitos contra las personas” por el de “Delitos contra la vida e integridad personal” mismo título de la actualidad.

El Código Penal de 1998 aprobado por Decreto Legislativo número 1030 de fecha 26 de abril de 1997, entrando 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.

2.2.2.1 Regulación del Delito de Conducción Temeraria a Nivel Nacional.

En la actualidad el Delito de Conducción Temeraria se encuentra regulado en nuestro Código Penal en el art.147-E por Decreto Legislativo N° 393 de fecha 30 de Julio de 2004 publicado en el Diario Oficial N° 143 tomo 374 de fecha 30 de Julio de 2004.

El Delito de Conducción Temeraria esta regulado en el artículo 147- E que establece:

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.

Para los efectos del inciso anterior, se considerará conducción temeraria: 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.

2.2.1.2 Marco Teórico-Conceptual y Doctrinal

La Conducción Temeraria consiste en conducir un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiera en concreto peligro la vida o la integridad de las personas. La temeridad es la forma más grave de imprudencia, esto implica que el conductor se comporte con absoluto desprecio de las normas básicas de tráfico. Se considera normalmente

Conducción Temeraria conducir con sobrepasando llamativamente los límites de velocidad, adelantamientos indebidos con escasa visibilidad y con tráfico en el carril de la izquierda, y siempre poniendo en peligro la vida de las personas. La pena a imponer será de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.

También se contempla la figura delictiva de conducción temeraria pero con consciente desprecio por la vida de los demás, las conductas que se incardinan en esta figura son más graves, como por ejemplo los pilotos “suicidas”. La pena que se impondrá 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.

Al hacer referencia al aspecto evolutivo del desarrollo de la problemática abordada, es necesario tomar en cuenta los diferentes conceptos adoptados en la normativa internacional y nacional para comprender de mejor forma el Delito de Conducción Temeraria en Vehículo Automotor:

Alcoholímetro o Alcotest: es un tipo especial de hidrómetro usado para determinar el nivel de alcohol presente en un líquido o gas. Puede por tanto ser usado para medir el porcentaje de alcohol en una bebida alcohólica o para determinar la presencia de alcohol en la sangre.

Autobús: Automotor de transporte público y trayecto fijo que se utiliza en el servicio urbano e interurbano. Su capacidad puede variar entre 20 y 50 pasajeros.

Bebidas alcohólicas: son bebidas que contienen etanol (alcohol etílico) Aquellas que se obtienen como consecuencia del proceso de fermentación de la glucosa.

Capacidad de Conducir: es la actitud que se tiene de manejar los mecanismos de dirección de vehículo de motor.

Conducción Temeraria: Aquella Forma de Conducción de un vehículo de motor sin tener en cuenta las precauciones mas elementales y asumiendo el conductor unos riesgos de producción de resultado notablemente superiores a lo normal.

Conducir: Conduce quien maneja los mecanismos de la dirección de vehiculo a motor para hacerlo de un punto a otro.

Conductor: a toda persona que maneja o guía un vehiculo cualquiera, sin necesidad que para hacerlo posea alguna autorización.

Delito de peligro concreto: El que requiere, para configurarse, que se produzca un peligro efectivo e inminente para el bien jurídico protegido.

Dolo de peligro: La acción peligrosa en si misma en la que el sujeto se coloca voluntariamente en una situación abocada a crear riesgos para la vida o integridad física de los demás usuarios de la vía pública, conduciendo temerariamente, aún cuando no quiera producir ningún resultado.

Drogas: Cualquier Sustancia de origen Natural o sintético que forma el principio activo de un medicamento, el cual es utilizado con fines curativos, supresivos y profilácticos, teniendo utilidad terapéutica que depende primordialmente de la capacidad para producir los efectos deseados con el mínimos de efectos secundarios y que puede ser objetivos de abuso.

Integridad física: el bienestar absoluto del funcionamiento orgánico del ser humano.

Normas de seguridad vial: conjunto de medidas orientadas a coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre, para efectos de salvaguardar los bienes jurídicos que ponen en riesgo las personas que interviene en el tráfico vial.

Peligro concreto: la probabilidad real de que se produzca la lesión o menoscabo a los bienes jurídicos individuales.

Tasa de alcoholemia: es la concentración de alcohol en sangre o aire espirado, esto es la cantidad de gramos o miligramos que existen en un litro de sangre o de aire.

Temerario: Imprudente; quien desafía los peligros. Pensamiento, dicho o hecho sin justicia ni razón, y en especial cuando ataca valores morales del prójimo.

Temeraridad: Acción arriesgada, a la que no precede un examen meditado sobre los peligros que puede acarrear o los medios de sortearlos. Juicio temerario, el formulado sin la debida razón y fundamento.

Transporte: medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro.

Vehículo de motor: aquel vehículo impulsado por si mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles y que se use para el transporte de personas o mercancía.

Vehículos de transporte colectivo: vehículos utilizados para transporte de gran número de personas.

Vía pública: todo camino, calle o avenida destinada para el tránsito de personas, vehículo y animales.

Vida: desde el punto de vista de Derecho Penal como bien jurídico, constituye el estado de funcionamiento orgánico del ser humano reconocido desde el momento de la concepción hasta la muerte.

2.2.1.3 Marco Legal

1. A nivel Internacional.

Las fuentes de internacionales relacionados con la Conducción Temeraria En Vehículo Automotor son las siguientes:

Aquí encontramos los Tratados Internacionales reconocidos por La Constitución de la República en el art. 144 desde el momento en que son ratificados por el país entran en vigencia en éste.

a. Declaración Universal de los Derechos Humanos

En su art.3 dice: “Toda persona tiene derecho a la vida, a la libertad, y a la seguridad de su persona” se busca el equilibrio entre la libertad individual y la seguridad jurídica colectiva. Toda persona es libre de realizar cualquier actividad permitida por la ley como la conducción de un vehículo de motor si respeta los derechos de las demás personas.

b. Convención Americana sobre Derechos Humanos

Art. 4 N° 1 Y 5 N° 1 reconoce el derecho a toda persona en que se respete su vida y su integridad física y en el art.7 N° otorga los derechos de libertad y seguridad personal.

c. Convención Sobre la Reglamentación del Tráfico automotor Interamericano.

El Art.3 establece que todo conductor de un vehículo automotor que circule en cualquier Estado parte de la Convención estará sujeto en las leyes y reglamento de tráfico vigentes en dicho estado o subdivisión del mismo, fundamentando con esto que todo país puede establecer las limitaciones pertinentes a la forma de conducir los vehículos de motor.

d. Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes, enmendada por el Protocolo de 1972 de modificación de la Convención Única de 1961 sobre Estupefacientes.

Establece las siguientes definiciones:

- Cannabis: son sumidades floridas o con fruto de la planta de la cannabis (a excepción de las semillas y las hojas no unidas a las sumidades) de las cuales no se ha extraído la resma, cualquiera que sea el nombre con que se las designe.
- Planta de Cannabis: toda planta del género cannabis.
- Resina de Cannabis: se entiende la resma separada en bruto o purificada, obtenida de la planta de Cannabis.
- Arbusto de Coca: es la planta de cualquier especie del género Erythroxilon.
- Hoja de Coca: se entiende la hoja del arbusto de Coca salvo las hojas de las que se haya extraído toda ecgonina, la cocaína o cualquiera otras alcalades de ecgonina.
- Estupefacientes: se entiende cualquiera de las sustancias de las listas I y II naturales o sintéticas.

2. A nivel Nacional.

a. Constitución de la República

Garantiza la Libertad de Tránsito en el art. 5, lo que significa que toda persona tiene derecho a desplazarse libremente en el territorio nacional sin más limitaciones que las establecidas expresamente por la Ley.

En la sociedad para este fin son utilizados los vehículos de motor cuya circulación constituye un riesgo jurídicamente aceptado.

b. Código Penal.

El Delito de Conducción Temeraria esta regulado en el artículo 147- E que establece:

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.

Para los efectos del inciso anterior, se considerará conducción temeraria: 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.

c. Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de Tránsito.

Declarada ley de la República por Decreto Legislativo N° 420 de fecha 01 de Septiembre de 1977 publicada en el Diario Oficial N° 183 de fecha 06 de

octubre de 1977. Otorgando competencia a los Jueces de Tránsito para conocer de la Fase de Instrucción de los delitos de Homicidio y Lesiones, ambos de naturaleza culposa derivados de un accidente de tránsito.

d. Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-

Creada por Decreto Legislativo N° 477 de fecha 19 de octubre de 1995 publicada en el Diario Oficial N° 212 Tomo 329 de fecha 16 de noviembre de 1995 instaurando normas para coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre y establecer el marco legal en materia de régimen administrativo de transporte, tránsito y seguridad vial.

e. Ley de Carreteras y Caminos Vecinales

Regula la construcción y mantenimiento de las vías públicas así como su conservación y desarrollo promulgándose por Decreto Legislativo N° 473 de fecha 09 de septiembre de 1979 publicado en el Diario Oficial N° 196 tomo 225 de fecha 22 de octubre de 1979.

f. Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial

Creado por Decreto Ejecutivo N° 71 de fecha 01 de Junio de 1996 su objeto es desarrollar lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial relativo al transporté terrestre y la seguridad vial.

g. Reglamento de Estupefacientes psicotrópicos precursores, sustancias y productos químicos agregados

En el artículo 4 se lee: las siguientes definiciones que se aplicarán en el reglamento:

- a. Estupefacientes: sustancia con alto potencial de dependencia y abuso.
- b. Psicotrópicos: en general, tiempo aplicable a cualquier sustancia que afecta a la mente. Específicamente se refiere a cualquier

medicamento utilizado para el tratamiento de desórdenes o enfermedades mentales.

h. Ley Reguladora de las Actividades Relativas a las Drogas.

Artículo 2: Toda persona a quien se atribuya delito o falta, tiene derecho a ser tratada con el respeto debido a la dignidad inherente al ser humano. No podrán imponerse penas o medidas de seguridad, que afecten la esencia de los derechos y libertades de la persona o que impliquen tratos inhumanos o degradantes.

i. Ley Reguladora de la Producción y Comercialización del Alcohol y de las Bebidas Alcohólicas:

Artículo 3: para efectos de esta ley se consideraran Bebidas Alcohólicas las que contengan alcohol etílico potable en una porción mayor del cero punto cinco por ciento (0.5) en volumen.

Artículo 4 inciso segundo: El alcohol potable considerado apto para el consumo humano, es aquel que puede utilizarse para la elaboración de bebidas alcohólicas y medicamentos propios por ingestión directa o para análisis de laboratorio utilizado para reactivos químicos y asepsia.

CAPITULO III

ESTRUCTURA DEL DELITO DE CONDUCCION TEMERARIA DE VEHICULO AUTOMOTOR

Estructura del tipo penal del delito de conducción temeraria

Es la descripción concreta de la conducta prohibida que se integra por una parte objetiva y otra subjetiva lo que nos conduce a un tipo complejo integrado por elementos descriptivos, normativos y subjetivos.

3.1 Tipo Objetivo

Al respecto Welzel citado por: Fernando Velásquez manifiesta: “El tipo objetivo no es objetivo en el sentido de ajeno a lo subjetivo sino en el sentido de lo objetivo. Además comprende todo aquello del tipo que tiene que encontrarse objetivado en el mundo exterior.

El tipo objetivo se ha dividido en elementos descriptivos y normativos o valorativos.

3.1.1 Elemento Descriptivo.

Este tipo de elementos se han dividido en esenciales y no esenciales o accidentales y se define como “ Aquello que reproducen determinados datos o procesos corporales o ánimos y son verificados de modo cognoscitivos por el Juez.

3.1.1.1 Conducta Típica

Esta se entiende como el comportamiento humano que constituye el núcleo del tipo es entonces el elemento más importante.

Esta conducta se manifiesta en el mundo externo tanto en acciones como en omisiones la acción se ha definido como “ejercicio de la actividad final” ósea como una actividad dirigida conscientemente en función de un fin en consecuencia se puede considerar la omisión como el elemento negativo de esta.

En nuestro caso particular el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor de Transporte Colectivo se realiza una acción peligrosa por lo que debe tratarse de una Conducción Temeraria es decir no tener en cuenta las mas elementales causas que exigen las normas de seguridad vial y que suponga una afección de la seguridad de los participantes en el tráfico vial.

La conducta típica es decir en vehículo de motor , lo que implica que un sujeto manipule mecanismos de dirección e impulsión de un vehículo de motor poniéndolo en marcha y logrando que se desplace hacia otro punto por sus propios impulsos.

Podríamos limitarnos a expresar que la conducta que el legislador proscribire en el art. 147-E CP, es la Conducción Temeraria de Vehículos de Motor; pero ello no revela la complejidad que encierra tal regulación legal, primero porque a la acción de conducir se le ha adosado el calificativo de “temeraria” y luego también porque se incorpora dentro de la conducta prohibida, la acción de transgredir las normas relativas a la seguridad vial. Es pues menester, desenredar la madeja elaborada por el legislador penal, para conocer exactamente qué hemos de entender por conducción temeraria y si eso

constituye algo distinto o cuando menos más restringido de lo que constituye la trasgresión de las normas de seguridad vial.

Empecemos por entender qué es lo que significa la conducción temeraria y en particular la acción de conducir. Este concepto no requiere de ser completado sino según el significado que el lenguaje usual le da, y una de las primeras acepciones que encontramos es la referida a guiar o dirigir hacia un lugar, pero también está definida como la acción de guiar un vehículo automóvil, que es lo que podría interesarnos a nuestros efectos.

No es ajena a esa definición la que podríamos construir a partir de normas administrativas relativas al tema que nos ocupa. La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no ofrece una definición de la actividad de conducción de vehículos, así como tampoco lo hace el reglamento sobre esa materia; pero éste último sí destaca una serie de definiciones “para la mejor comprensión del reglamento” y dentro de ellas encontramos la referida al concepto de conductor, el que va a ser entendido como aquella “persona que guía un vehículo automotor” según lo establecido por el Art. 4.15 del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial; de tal manera que podemos pensar que conducir es, desde la perspectiva de esa norma administrativa, guiar un vehículo desplazándolo hacia un determinado lugar.

La definición antes indicada debe ser complementada con otras consideraciones a fin de delimitar qué comportamientos que tengan como contenido la acción de guiar un vehículo son las que van a quedar comprendidas dentro de la prohibición. Decimos esto porque quien empuja o remolca un vehículo también podría estar guiándolo hacia un destino determinado. No incluimos dentro de esta consideración la acción de conducir vehículos que carecen de motor, como las bicicletas y otros porque,

que el tipo penal haga alusión exclusiva a los vehículos de motor, excluye de manera definitiva a aquellos que carecen de ese mecanismo de impulsión; pero a ello nos hemos de referir más adelante, cuando hablemos de los medios comisivos.

Anticipar, en la parte final del párrafo anterior, la exclusión de alguna clase de vehículos, nos permite ahora indicar que no es cualquier acción de guiar un vehículo la que puede adquirir relevancia penal con relación al delito objeto de nuestra investigación, sino solo aquella en la que el conductor se vale de los mecanismos de impulsión y dirección del propio vehículo. Esta afirmación descarta cualquier posibilidad de incluir dentro de la prohibición las acciones antes dichas relativas a la actividad de empujar o remolcar un vehículo que presenta desperfectos mecánicos.

Se reconoce por un sector de la doctrina penal española que estos comportamientos se alejan de cualquier consideración punitiva no porque no constituya una actividad de conducción de vehículos, sino por la falta de potencialidad lesiva que existe en las mismas; sin embargo, justificar por esa razón la posición de estas conductas allende del tipo penal, es precisamente lo que permite el reclamo de otro sector de la doctrina penal cuando indica que la acción de deslizar un vehículo averiado en una vía con pendiente muy pronunciada manejando su dirección sí representa un peligro grave y que por tanto podría quedar comprendida dentro de la prohibición.

3.1.1.2 Sujetos

3.1.1.2.1 Sujeto Activo

En el caso del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor de Transporte Colectivo no requiere de ninguna calidad especial, solo se

establece que puede ser sujeto de este delito cualquier persona que conduzca un vehículo. El sujeto activo es el conductor “la persona que maneja el mecanismos de la dirección del vehículo”.

Nuestro Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial considera conductor “ Toda persona que maneje o guíe un vehículo cualquiera” sin necesidad que para hacerlo posea alguna autorización lo que resta importancia al hecho que el sujeto pasivo posea o no licencia de conducir.

Dicho de otra forma, el sujeto activo únicamente puede ser el conductor del vehículo. Por su naturaleza resulta ser uno de los delitos llamados de propia mano que solamente es posible realizarlo por el propio autor, mediante la ejecución de la acción típica en forma directa y personal; no cabe entonces la autoría mediata, pues autor no puede serlo mas que aquel que se encuentre en posición de ejecutar, inmediata y corporalmente la acción prohibida por la ley.

En este sentido podemos decir que la conducta es imputable a aquel conductor que ha realizado la acción prohibida bajo los efectos del alcohol, o de las drogas, a participado en carreras ilegales, o ha disputado la vía con otro; puesto que dichas conductas únicamente las pudo haber realizado por si, sin necesidad de interpósita persona, se exige el conocimiento y voluntad de realizar las circunstancias del tipo objetivo, es decir actuar con voluntad y conocimiento de poner bajo un peligro concreto, la vida o la integridad de alguna persona mediante la conducción de un vehículo de motor.

Por tanto, podemos decir que nos encontramos ante un Delito Común, que no exige calificación especial para ser sujeto activo del mismo. Debe ser un conductor, sin que ello implique que sea una persona que haya sido autorizada, mediante el procedimiento administrativo correspondiente, para

conducir puede ser cualquier persona sin necesidad de que reúna alguna característica o cualidad, únicamente la de conducir un vehículo de motor al momento de los hechos. Con ello quedan excluidos, como sujetos activos, los acompañantes de aquél, quienes sin embargo, podrán en su caso ser considerados responsables a título de partícipes (inductor, cooperador necesario o cómplice entre otros).

El delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor, se agota desde el momento mismo en que el sujeto activo conduce temerariamente un vehículo, a través de las modalidades que al efecto describió el legislador, independientemente que éste produzca resultados.

3.1.1.2.2 Sujeto Pasivo

En el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo automotor realizado por los conductores del transporte colectivo el sujeto pasivo tampoco requiere ostentar una calidad o cualidad especial, únicamente estar en el lugar en que se de el delito, es el resto de usuarios de las vías públicas cuya vida e integridad física puede correr riesgo por la conducta del sujeto activo. Pudiendo concurrir esta calidad tanto en otros conductores que transiten por el lugar en que se comete el delito como también en aquellas personas que se encuentran próximas al lugar, como por ejemplo los peatones y pasajeros del transporte ya sea particular o colectivo.

No puede considerarse sujeto pasivo aquel que a sabiendas de la imposibilidad que concurre en la persona del conductor para conducir, decide voluntariamente subirse al vehículo y acompañar en su recorrido al sujeto activo, puesto que opera lo que en doctrina se conoce como ``auto puesto en peligro`` o como lo determinan algunos autores ``culpa concurrente``.

El legislador penal ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial, llámense estos conductores, pasajeros o peatones.

3.1.1.2.3 Resultado

El efecto y la consecuencia de la acción en el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor realizado por los conductores del transporte colectivo como en los delitos de peligro concreto la acción peligrosa se castiga cuando se haya puesto en concreto peligro el respectivo bien jurídico en este caso es el efectivo psíquico que se desprende del peligro inminente para los usuarios de la vía pública, ya que requiere para su configuración un riesgo concreto al bien jurídico protegido la vida e integridad física de las personas, mediante la acción de conducir temerariamente un vehículo automotor es decir, debe haber una efectiva situación de peligro para las personas, desatender las normas elementales de cuidado y seguridad vial al momento de conducir un vehículo automotor; transgredir las normas de seguridad vial es decir, quebrantar las disposiciones legales de Tránsito;, mediante el cual el legislador ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial.

La comprobación de que se dio en el caso ese resultado de peligro corresponde hacerla al juez teniendo en cuenta todas las circunstancias que concurren en el caso.

El delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor se agota concretamente en el preciso momento que el sujeto activo conduce un vehículo de motor en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas.

No es posible, como está estructurado el tipo penal, pensar en que pueda haber momentos anteriores a la generación de la situación de peligro concreto, en los que aparezcan las características de una tentativa de este delito.

Entonces, solo hemos de encontrar la fase de consumación que aparecerá en el momento mismo en el que se provoca, como resultado, una situación de peligro para un bien jurídico determinado, en particular la vida o la integridad física.

3.1.1.2.4 Nexo Causal

Es la relación que debe existir entre una acción y su resultado, equivalente a la conexión entre causa y efecto. Por lo que al emitir el juicio de tipicidad referido se debe precisar si la acción es causa del resultado. Al respecto existen dos teorías:

2 La teoría de la equivalencia de las condiciones: En la cual la Conducción Temeraria de Vehículo Automotor realizado por los conductores del transporte colectivo serian causas del resultado no solo la acción de conducir temerariamente, sino además las conductas de fabricar el automóvil, construir carretera, engendrar al conductor.

3 La Teoría de la Causalidad adecuada: En esta no toda conducción es causa sino aquella que según la experiencia genera habitualmente produce el resultado.

3.1.1.2.5 Bien Jurídico

Puede definirse como: Determinados intereses o valores que la ley ampara con todos los aspectos del derechos, para protegerlos de las conductas que puedan dañarlos. Este concepto no debe ser confundido

con el objeto sobre el cual recae la acción de agente. En efecto, el bien jurídico es aprovechado por el legislador como un criterio para la clasificación y jerarquización de los distintos tipos delictivos; lo cual facilita, en algunas ocasiones, la identificación del bien jurídico cuya protección se ha buscado al criminalizar determinado comportamiento.

En relación al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado por los Conductores del Transporte Colectivo se ha establecido que el objeto de la protección es la vida humana el bien jurídico mas valioso de los tutelados, seguido de la integridad personal y se a tratado su protección con el Art. 147 E PN solo que con una técnica legislativa distinta a la clásica de los delitos de lesión. Para ello es necesario definir el concepto de vida e integridad física.

4 Vida: como bien jurídico, constituye el estado de funcionamiento orgánico del ser humano reconocido desde el momentos de la concepción hasta la muerte.

5 Integridad física: es también un bien jurídico protegido y se puede considerar como el bienestar absoluto del funcionamiento orgánico del ser humano.

6 En el delito de conducción temeraria de vehículo automotor el bien jurídico protegido es poner en peligro la vida o la integridad física de las personas y la acción consiste en transgredir las normas de seguridad vial.

Muy poca información hemos encontrado en la jurisprudencia de los Tribunales de Sentencia de nuestro país acerca del Delito de Conducción Temeraria en general y menos aún acerca del bien jurídico que con ese delito se pretende proteger.

De hecho, ha sido la sentencia de fecha cuatro de octubre del año dos mil cinco, pronunciada por el Tribunal Segundo de Sentencia de la ciudad de

San Miguel, la única que registra una referencia al bien jurídico, que en nuestra opinión incluso no parece del todo exacta porque incluye dentro de la caracterización del bien jurídico al resultado material derivado de la conducta prohibida en el art. 147-E CP, que es la situación de peligro para los bienes jurídicos vida e integridad física. Dice lo pertinente de esta resolución:

“El objeto material sobre el que recae directamente la acción y el sujeto pasivo son el hombre y la mujer vivos físicamente considerados, mientras que el bien jurídico protegido es poner en peligro la vida o la integridad física de las personas”.

Incluso la referencia al “hombre” y a la “mujer” como sujetos pasivos del delito, puede generar alguna confusión porque una de las acepciones posibles y quizás con el sentido que mayoritariamente se emplean esas expresiones esta referida a las personas, del sexo masculino o femenino según sea el caso, que han alcanzado la edad adulta; con lo cual se corre el riesgo, al hacer uso de esas expresiones, de dejar por fuera de la consideración de sujeto pasivo de este delito, a un amplio sector de la sociedad.

Esos mismos bienes –la vida y la integridad física – han sido reconocidos por la Corte Suprema de Justicia como los bienes jurídicos protegidos por el legislador al sancionar los comportamientos que configuran la Conducción Temeraria. Son muchas las decisiones que han sido pronunciadas en el mismo sentido, por ese Tribunal en el contexto de conflictos de competencia suscitados entre Juzgados de Tránsito y de Instrucción, en los que se ha referido a ese tema y por ello solo seleccionamos una, en la que se ha dicho: “tal hecho punible constituye 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”.

Cuando pensamos en la Conducción Temeraria de Vehículos de Motor, en su dimensión estrictamente penal y no administrativa, es decir, como un delito, solo podemos reconocer su legitimación constitucional cuando tras de su criminalización se encuentra el interés legislativo por preservar la vida y la integridad personal como bienes jurídicos. Son éstos, pues, los bienes jurídicos que subyacen a la tipificación del delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

La obviedad de lo que ha de entenderse por vida humana quizá haga innecesario que se ofrezca una definición de tal concepto en tanto bien jurídico penal; no obstante ello, nos atrevemos a formular algunas precisiones.

El especial ámbito en el que el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor puede realizarse hace que cualquier consideración en torno a los grandes avances tecnológicos que inciden de forma artificial sobre la vida, tanto en la concepción del ser, como en la extensión de la vida misma, carezca de importancia, por cuanto aquel ámbito de realización de este delito hace que solo sea relevante la vida en tanto actividad del complejo orgánico del ser humano; es decir, la vida autónomamente considerada.

Luego, por integridad física hemos de entender, la indemnidad anatómica y fisiológica de una persona. Es decir, este bien jurídico se encuentra estrechamente ligado con la salud, la cual en términos generales constituye un estado en el que el ser orgánico realiza todas sus funciones, exento de enfermedades (Diccionario de la Real Academia Española); ese estado adquiere dimensiones jurídicas desde su plasmación, en nuestro ordenamiento jurídico interno y en normas internacionales sobre derechos humanos. Su relevancia jurídica ha sido reconocida por la Sala de lo

Constitucional en sentencias como la pronunciada en fecha diecinueve de mayo de dos mil cuatro, en la que se ha dicho que la salud constituye un derecho de la persona, pues así lo establecen los artículos dos y sesenta y cinco de la Constitución.

3.1.2 Elementos Accidentales

3.1.1.2 Medios

En el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor realizado por los conductores del Transporte Colectivo, se exige como instrumento del delito que se haya empleado un vehículo automotor, es decir, que el único medio de comisión es el vehículo de motor.

La legislación Salvadoreña no ha definido el concepto de vehículo de motor por lo que es valido adoptar la definición que hace “La Convención sobre la Reglamentación del tráfico automotor interamericano” ratificada por El Salvador en el años de 1946.

Por Vehículo Automotor se entenderá: “Todo vehículo impulsado por si mismo que circule en la vía pública sin necesidad de rieles y que se use para el transporte de personas o mercancías”, en otras palabras, Vehículo Automotor es todo artefacto dotado de un mecanismo que le da movimientos, pudiendo indistintamente utilizar los vocablos “vehículos a motor” y “vehículos con motor” haciendo la aclaración que no están comprendidos los vehículos movidos por tracción humana o animal, como bicicletas, carretas de bueyes, etc.

La Ley del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expresa la clasificación los vehículos de motor en esta forma:

Artículo 11: Para los efectos de esta ley, los vehículos se clasifican en:

- a) De motor,
- b) De tracción humana, ya sea de mano o pedal; y,
- c) De tracción animal.

Artículo 12: Los vehículos automotores regulados por esta Ley serán:

1) Livianos de pasajeros:

- a- Automóviles;
- b- Microbuses;
- c- Motocicletas de todo tipo y clase.

2) Livianos de Carga:

- a- Pick ups y Paneles;
- b- Camionetas hasta de tres toneladas de capacidad.

3) Pesados de Pasajeros:

- a- Autobuses de todo tipo y clase;
- b- Otros de tecnología diferente que a futuro se utilicen.

4) Pesados de Carga:

- a- Camiones de más de tres toneladas de capacidad;
- b- Camiones y remolques articulados;
- c- Cabezales y trailers;
- d- Maquinaria pesada montada sobre ruedas de hule;
- e- Otros no Contemplados.

3.1.1 3 Lugar de la Acción

El Artículo 147-E del Código Penal no especifica en donde tiene que darse la Conducción Temeraria para que encaje en la descripción legal del tipo,

solamente menciona lo siguiente: ``El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial`` Podemos llegar a entender que solamente aquel que conduciendo un vehículo automotor en un lugar en donde infrinja una norma de tránsito o de seguridad vial podrá imputársele esta conducta. Francisco Muños Conde dice que la conducción de un vehículo de motor solo puede tener relevancia en tanto se lleve a cabo en una vía pública destinada para el tráfico motorizado. De forma implícita se interpreta que la conducta en el Delito de Conducción Temeraria debe realizarse en una vía de uso público, considerando que los vehículos de motor solo son peligrosos cuando circulan por ésta.

Las vías pueden dividirse en dos clases:

- Vías públicas: aquellas destinadas al uso público, propiedad del Estado, como las carreteras, calles y avenidas.
- Vías privadas transitables de uso público: son lugares donde se pueden circular libremente, pero son de propiedad privada.

El Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, define la vía pública como: Todo camino, calle o avenida destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales, por tanto no incurre en este delito el que conduce su vehículo de motor por una vía cerrada al público, como el caso de un camino privado.

3.1.1.4 Objeto de la Acción

Es todo aquello sobre lo cual se concreta la transgresión del bien jurídico tutelado y hacia el cual se dirige el comportamiento del Sujeto Activo. En la comisión del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado por los conductores del Transporte Colectivo, el objeto de la acción es el mismo Sujeto Pasivo, es decir, los usuarios de las vías públicas, a quienes

se pone en peligro su vida e integridad física mediante la realización de la conducta.

3.2 Elementos Normativos

Los elementos normativos son definidos como: Los elementos cuya concurrencia presupone una valoración, contienen un fundamento descriptivo.

También se entiende por elementos normativos: Aquellos elementos que solo puede ser representados y concebidos bajo el presupuesto lógico de una norma.

En el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado por los conductores del Transporte Colectivo para interpretar jurídicamente el término de “ Vehículo de Motor ” es necesario remitirse a la Ley de Transporte Terrestre y al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, siendo necesaria una valoración jurídica, de esta forma se consideraría un elemento normativo del Tipo.

En el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado por los conductores del Transporte Colectivo, los elementos normativos son: la Temeridad, las Normas de Seguridad y el Peligro.

3.2.1 Temeridad

La temeridad sea interpretada siempre como exponente de forma mas grave de imprudencia lo que antes se denominaba imprudencia temeraria. Presupone la vulneración de las más elementales normas de cuidado en el ámbito de conducción de vehículo.

En cuanto al requisito que se manifiesta presupone que la infracción de las

normas de la diligencia sea clara y ostensible.

Desde una interpretación literal es sinónimo de: "Imprudencia grave o superlativa" pero desde el punto de vista de de nuestro objeto de estudio se entiende que conducir con Temeridad equivale a manejar los mecanismos de dirección de un vehículo de motor con omisión de la diligencia mas exigible a un conductor medio, debiendo utilizarse como parámetros las normas que regulan la circulación vial.

3.2.2 Normas de Seguridad Vial

Para comenzar diremos que Seguridad Vial son todos aquellos métodos, mecanismos o actividades que se toman con el animo de garantizar el adecuado uso de las vías de tránsito con el fin de procurar la protección de las personas, bienes y derechos que se ven inmersos en el uso de las vías por las cuales se da el tráfico vehicular, logrando un armónico equilibrio entre todos los elementos que convergen en el tráfico. Dichas actividades constituyen básicamente actividades administrativas, por lo que su regulación ha de orientarse a la integración funcional de todos esos servicios que coadyuvan a generar la confianza suficiente de poder transitar libremente por los lugares en que se da el tráfico vehicular.

Ya vimos lo que entenderemos por Seguridad Vial, tenemos que definir Normas de Seguridad Vial como el conjunto de medidas orientadas a coordinar y dirigir las políticas de transporte terrestre, para efectos de salvaguardar los bienes jurídicos que ponen en riesgo a las personas que intervienen en el tráfico vial.

Al tratar de ajustar una conducta que creamos se adecua a la descripción típica, inmediatamente debemos revisar si tal acción ha infringido las normas relativas a la seguridad vial, de lo contrario estaremos ante formas generales

de quebrantamiento de esa norma administrativa que no llegan a constituir delito.

3.2.3 Peligro

Este elemento descansa en un juicio de probabilidad consistente en que un determinado bien pueda ser lesionado por un comportamiento realizado. Se deduce que se pone en peligro la vida e integridad física de una persona cuando existe un riesgo o contingencia inminente que les suceda algún daño. Según la mayoría de autores consultados, estamos ante la presencia de un delito de peligro concreto, es decir, que no basta con que un vehículo sea conducido en forma temeraria y con evidente transgresión de las normas de seguridad vial, sino que requiere para su consumación la presencia de un concreto peligro para la vida, la integridad u otro bien jurídico de las personas. Pero el tipo penal, exige el desarrollo de la conducción de un vehículo de motor en forma temeraria, que esa conducción sea con menosprecio de las normas de seguridad vial, que se ponga en concreto peligro la vida e integridad física de las personas, pero además exige que todo lo anterior, se de bajo los efectos de las sustancias que disminuyan la capacidad de conducir, o en disputa de la vía o en la participación de carreras prohibidas realizadas con vehículos automotores.

3.3 Tipo Subjetivo

El Tipo Subjetivo incluye el “ contenido de la voluntad que rige la acción ” Por lo que está compuesto solamente por dispositivos meramente psicológicos, que pueden ser presumidos pero no observados, siendo muy difícil su comprobación.

El Delito de Conducción Temeraria, debe ser consumado en forma dolosa, es decir, que la conducta debe ser realizada por el conductor y concretizada al conducir en forma temeraria, con desprecio de las normas de seguridad vial.

Es necesario que la conducta objetiva de conducción temeraria vaya acompañada de la comprobación necesaria de que el autor de la conducta actuó con Dolo, es decir, que no basta con imputarle a un conductor el delito en comento y manifestar que su conducta se adecua a la descripción del tipo penal, sino que se debe establecer el propósito con el que actuó el conductor para que a partir del cuadro fáctico que se presente en el caso concreto puedan establecerse todos los elementos subjetivos del tipo penal, lo cual deberá verificarse de acuerdo con las máximas de experiencia y las reglas de la lógica de los indicios existentes de datos objetivos concurrentes en el hecho que hayan sido probados que resulten inequívocos respecto al propósito del autor.

El Tipo Subjetivo se ha estructurado en tres componentes: Dolo, Culpa y los Elementos Subjetivos del Dolo.

3.3.1 Dolo

Etimológicamente la palabra Dolo proviene del latín "dolus" a su vez del griego "dolos" que significa "mentira, engaño, simulación"

Pero es mas acertada desde el punto de vista del Derecho Penal la siguiente definición de Dolo: Conocimiento y voluntad de los elementos del Tipo Subjetivo

De dicha definición podemos deducir que el Dolo está constituido por la presencia de dos elementos: el Cognoscitivo, Cognitivo o Intelectual y el Volitivo, Voluntario o Voluntativo.

3.2.1.1 Elemento Cognoscitivo

“El sujeto de la acción debe saber qué es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan su acción como acción típica” Este es un elemento indispensable que debe existir para poder determinar la conducta de un sujeto como una acción típica.

En el caso del Delito de Conducción Temeraria, el Sujeto Activo debe conocer que al manejar transgrediendo las normas de seguridad vial está poniendo en peligro la integridad física y la vida de las personas.

3.2.1.2 Elemento Volitivo

Cuando se alude a este elemento, se hace referencia al querer o voluntad de realizar la acción típica que debe tener el Sujeto Activo, pero dicha voluntad no se debe confundir con los deseos móviles del sujeto. En nuestro tema de estudio el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado por los conductores del Transporte Colectivo, el elemento Volitivo se ve plasmado cuando el Sujeto Activo voluntariamente realiza la acción de manejar temerariamente transgrediendo las normas de seguridad vial y poniendo en peligro la vida e integridad física de las personas. En general, en los delitos de peligro concreto, en cuanto el resultado de lesión no forma parte del Tipo, su realización dolosa no exige más que el conocimiento de la peligrosidad de la conducta y de la puesta en concreto peligro de la vida e integridad de una persona; por lo que es indiferente el tipo de conexión con el resultado lesivo.

En el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, el legislador no ha distinguido si el autor de la conducta peligrosa actúa con Imprudencia o

Dolo respecto a los eventuales resultados lesivos, siendo valedero establecer que en el artículo 147- E del Código Penal se incrimina la conducta del que dolosamente realiza una Conducción Temeraria de Vehículo de Motor con peligro concreto para la vida e integridad de las personas, el llamado Dolo de Peligro, pero respecto a las eventuales consecuencias lesivas que pudieran resultar se consideraran sin Dolo. El legislador pretendió al tipificar el delito de conducción temeraria de vehículo de motor, 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.

En el delito de conducción temeraria en el aspecto subjetivo, al requerirse un dolo de peligro para la vida o la integridad personal, se exige el conocimiento y voluntad de realizar las circunstancias del tipo objetivo, es decir actuar con voluntad y conocimiento de poner bajo un peligro concreto, la vida o la integridad de alguna persona mediante la conducción de un vehículo de motor.

3.2.1.3 Clasificación del Dolo

Es necesario precisar sobre las diversas formas de manifestación de voluntad, por lo que ha sido necesario clasificar el Dolo de tres formas distintas:

a - Dolo directo de primer grado

Se puede definir como “ aquel que se presenta cuando la realización del tipo ha sido perseguida de manera directa por la voluntad del agente ” La previsibilidad de la posible realización de un resultado debe alcanzar un nivel que haga posible un riesgo jurídicamente relevante y en consecuencia la atribución de la realización del hecho punible al agente.

b – Dolo indirecto o de segundo grado

Este tipo de Dolo se presenta cuando el autor para poder lograr el fin propuesto asume como propios los efectos concomitantes, derivados, de forma inevitable de la puesta en marcha de la acción.

c- Dolo eventual o condicionado

Este Dolo se configura cuando ``el sujeto se representa el resultado como de probable producción y, aunque no quiere producirlo, sigue actuando, admitiendo la eventual realización``

3.3.2 Culpa

Esta puede definirse como la realización imprudente de los elementos objetivos del tipo. Es la omisión de la diligencia en calcular las consecuencias posibles y previstas del propio hecho. Siendo una inobservancia de normas sancionadas para los usos expresamente por autoridades a fin de prevenir resultados dañosos ya que es una violación de diligencia y prudencia que impone determinadas normas,

La consumación del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor no se concibe por medio de la imprudencia, ya que nuestro ordenamiento penal no permite la culpa extensiva, sino que la culpa representada, esto significa que solo se podrá considerara un delito como imprudente cuando así lo establezca expresamente la ley.

En este orden de ideas resulta importante resaltar lo manifestado por el Señor Juez Primero de Instrucción de San Salvador, en cuanto considerar el Delito de Conducción Temeraria como un delito de Tipo Culposo, sobre el cual ha dicho lo siguiente: `` ... se considera además como un tipo culposo,

el cual no criminaliza acciones como tales, sino que las acciones se prohíben en razón de que el resultado se produce por una particular forma de realización de la acción. En tal sentido, el tipo culposo no castiga al autor por la forma en que un fin es perseguido, sino por que el resultado distinto al final presupone de parte del causante un peligro prohibido previsible y evitable y por ello se explica por que la mera creación de un peligro no es suficiente para la imputación culposa. De ello se desprende la idea que en los tipos culposos las acciones se individualizan porque el resultado adviene en razón de una falta de cuidado en la programación del agente. Es dable afirmar que los tipos culposos son tipos abiertos, es decir, necesitados de la búsqueda de una norma de cuidado que los complemente o cierre, esto es así, porque es imposible prever las innumerables formas en que la realización de una acción puede violar un deber de cuidado y crear un peligro``

Nos parece importante resaltar del cuadro fáctico presentado en este proceso , que se trata de un hecho en el que el imputado fue sorprendido manejando bajos la influencia de bebidas embriagantes, de ahí, considerar que dentro del Dolo exigido para el cometimiento de la conducta prohibida está el conocimiento o conciencia necesaria de que se maneja en estado de ebriedad.

3.3.2.1 Elementos Esenciales de la Culpa

1. La involuntariedad del hecho: consistente en la falta de intención o voluntad del resultado o del hecho.
2. Deber objetivo de cuidado: que el hecho no querido se verifique por la imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de reglamentos, ordenes o instrucciones, es decir, que el hecho sea la consecuencia de un

comportamiento voluntario, contrario de las reglas que impone el hombre para vivir.

3.3.3 Elementos Subjetivos distintos del Dolo

En el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, el legislador no ha requerido ningún otro elemento de carácter subjetivo diferente al Dolo, infiriéndose que es el único elemento subjetivo presente en este tipo.

3.3.4 Clasificación del Tipo

Los tipos penales se estructuran conforme a los siguientes criterios:

Según su estructura, se clasifican de la siguiente manera:

- **Tipos básicos o fundamentales:** en estos se describen de manera indispensable un modelo de comportamiento humano, sin sujeción a ningún otro.

- **Tipos especiales o autónomos:** contienen otros elementos que pueden ser nuevos o modificatorios de aquel cuya aplicación excluyen.

- **Tipos subordinados o complementarios:** aquellos que señalan determinadas circunstancias o aspectos que califican la conducta, los sujetos o el objeto descrito en el tipo penal básico o especial.

- **Tipos elementales o simples:** aquellos que describen un modelo de comportamiento concretado por medio de un verbo rector. En nuestro caso en estudio es la conducción temeraria de vehículo de motor la conducta descrita.

- **Tipos penales compuestos:** Describen una pluralidad de conductas las que forman por si misma de una descripción típica distinta.

- **Tipos penales en blanco:** En el delito de conducción temeraria nos tenemos que remitir al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, para completar el tipo, porque en le se encuentran consignados las conductas del supuesto de conducción temeraria,

Según el contenido se clasifican en:

o **Tipos de mera actividad:** Solamente se necesita una acción del autor que no requiera la producción de un resultado.

o **Tipos de resultado material:** en estos el legislador describe una determinación acción en la cual se sigue la producción de un resultado verificable.

o **Tipos de conducta instantánea:** la realización del comportamiento descrito o el resultado se agota en un solo momento.

o **Tipos de conducta permanente:** En relación aquellos en los cuales el comportamiento del sujeto activo renueva de manera continua permanente en el tiempo. En nuestro caso la consumación se prolonga durante el tiempo que perdura el recorrido del vehículo bajo la dirección del conductor de forma temeraria.

o **Tipos de Medios determinados:** los que la norma penal establece taxativamente para la relación del ilícito. En nuestro caso le medio necesario para la relación es el vehículo de motor.

- **Tipos de medios resultativos o indeterminados:** En ellos no se encuentran de manera taxativa los medios que pueden ser utilizados para la realización del delito.

- **Tipos de Acción:** Estos hacen referencia a los que describen modelos de comportamiento omisivos. El verbo rector del delito aludido es “Conducir” por ello se hace referencia a un tipo comisivo.

- **Tipos de Comisión:** Comprenden comportamientos omisivos por lo que no es necesario realizar una acción y estos a su vez se dividen en:

- **Omisión propia:** Se encuentran contenidos de manera expresa en la ley.

- **Omisión impropia:** No se encuentran consagrados en la ley, se deducen de los tipos comisivos por los cuales se denominan comisión por omisión.

1 **Tipos abiertos:** Se refieren a aquellos que han sido redactados acudiendo a pautas generales sin precisar las circunstancias de la conducta, ni indicar las modalidades del comportamiento que ha de producir el resultado, también se denominan tipos indeterminados.

2 **Tipos cerrados:** Cuando los supuestos hechos determinan con toda precisión las diversas circunstancias típicas por lo que las conductas mandadas o prohibidas se desprenden con toda claridad de la ley.

3 **Tipos de un solo acto:** Estos requieren de su consumación una sola acción del sujeto activo.

4 **Tipos de un varios acto** : Aquellos en los que es necesario la ejecución de dos o mas acciones para la realización del delito se dividen en:

- **Mutilados de dos actos**: En ellos el resultado adicional es provocado por una acción ulterior.

- **De resultado cortado**: El segundo resultado debe producirlo la propia acción típica sin una acción adicional.

Según el sujeto activo se clasifican en:

1 **Tipos mono subjetivos**: Son aquellos que describen conductas realizadas por un sujeto. Nuestro delito en estudio se configuró en un solo delito monosubjetivo.

2 **Tipos Plurisubjetivos**: Exigen la concurrencia de por lo menos dos personas para la realización de la conducta descrita en la ley y se subdividen en:

- **De convergencia**: cuando concurren varias personas de manera uniforme para la consecución de un mismo objetivo.

- **De encuentro**: También concurren varias personas pero de manera autónoma.

1 **Tipos comunes**: los que no exigen ninguna condición especial para ejecutar la conducta en ellos descrita pudiendo ser realizados por cualquier persona.

2 **Tipos de sujeto activo calificado**: Aquellos en los se requiere en el agente o sujeto activo una calidad o categoría determinada.

3 **Delitos de propia mano:** Estos exigen un contacto corporal o la relación personal del tipo, No existiendo la posibilidad que se utilice a otra persona para la realización del delito; el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor solo puede ser cometido por el conductor del vehículo de motor , configurándose una realización personal del tipo.

Según el bien jurídico tutelado se clasifica en:

1 **Tipos monoofensivos:** el legislador ampara un solo bien jurídico por medio de ellos.

2 **Tipos pluriofensivos:** Amparan al mismo tiempo varios bienes jurídicos. El Art. 147-E protege los bienes jurídicos de la vida la integridad física de las personas.

3 **Tipos de Lesión:** Aquellos en los cuales resulta dañado el objetivo de la acción y menoscabado el bien jurídico tutelado.

4 **Tipos de peligro:** En ellos describen conductas que alcanzan a potenciar una lesión para el objeto de la acción y por ende para el bien jurídico . estos se dividen en:

1. **De peligro concreto o efectivo:** Estos requieren para configurarse, que se produzca un peligro efectivo respecto al bien jurídico protegido.

Únicamente se caracteriza este delito como peligro concreto, la simple conducción temeraria que de por si una extraña conducción peligrosa no es suficiente para completar el tipo. Hace falta además que la acción peligrosa se materialice en un ulterior resultado de peligro concreto, aunque el concepto de peligro concreto tiene unos perfiles no del todo definidos generalmente suele exigirse para su presencia que algún objeto de la acción portador del bien jurídico tutelado en este caso una persona haya entrado en

el radio de la acción de la conducta peligrosa de manera que no pueda excluirse la eventualidad de una lesión. La persona puesta en concreto peligro no puede ser el propio conductor, pero si sus propios acompañantes salvo que hayan consentido en el riesgo.

El delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, es un delito de peligro concreto, es decir es doloso, y en el cual el sujeto actúa mas allá de la imprudencia, constituye un delito de peligro concreto, ya que requiere para su configuración un riesgo concreto al bien jurídico protegido, es decir, debe haber una efectiva situación de peligro para las personas.

2. **De peligro abstracto o presunto:** Basta la peligrosidad de la conducta, por ello no es necesario para que exista un peligro concreto respecto del bien jurídico protegido.

Según la relación psicológica entre el autor y el resultado.

Tipos Dolosos : En estos concurren la realización de los actos materiales que configuran el delito mas la intención del agente de producir el resultado dañoso combinándose los elementos volitivo y cognitivo, se conoce y se requiere la realización de los elementos objetivos del tipo. En el Delito de Conducción Temeraria existe un dolo de peligro.

Se trata de un delito de peligro doloso pero que entraña imprudencia respecto del eventual resultado lesivo que pueda producirse como consecuencia de la conducción temeraria.

Tipos Culposos: En este tipo el resultado no es deseado por el autor pero lo produce no observar el deber objetivo de cuidado.

CAPITULO IV

TOXICOLOGIA COMO MEDIO PROBATORIO

4.1 El Instituto de Medicina Legal y su incidencia en la fase probatoria

La Medicina Legal como conjunto de conocimientos médicos y biológicos necesarios para la resolución de las cuestiones y problemas jurídicos que surgen en la aplicación práctica de las leyes, no puede ignorar los cambios que se introducen en éstas y debe adaptarse a aquéllos para que su función pericial atienda a las nuevas exigencias de la legislación actual.

El Instituto de Medicina Legal es una institución constituida por una serie de unidades que realizan diferentes experticias a nivel técnico científico profesional, tiene como función técnica cooperar con los tribunales de la República en la aplicación de la Ley, asesorándolos en la realización de análisis científicos de elementos probatorios, evacuar consultas técnicas en materias de su competencia, practicar reconocimientos y exámenes que ordenen los funcionarios judiciales con la finalidad de proveer al Juzgado las herramientas científicas de actualidad en su justa búsqueda de imparcialidad judicial.

De aquí se desprende que la función pericial del Médico Forense tiene por objeto la aplicación de conocimientos médicos, y de ciencias afines, para la correcta administración, desarrollo y perfeccionamiento del Derecho y de la Justicia. Considerando que la clave del éxito de todo proceso judicial radica en la prueba y el dictamen constituye un medio de prueba sólido.

El Médico Forense es el profesional mejor facultado para efectos de examinar y establecer el grado de impregnación etílica- ebriedad de un sujeto y la influencia de alcohol de las facultades de este, pues es un principio fundamental de Toxicología Forense, que el diagnóstico certero de intoxicación se obtiene de un análisis minucioso de laboratorio, del cual el perito le será posible comprobar la concentración de alcohol en la sangre, las condiciones de la conciencia que será confirmado con el informe obtenido en la práctica de los llamados alcoholímetros, etilómetros, alcotest y test de alcoholemia o alcosensores, lo que, para muchos funcionarios judicial, no son pericias, por no tener mayor cobertura procesal que el de una prueba de campo (in situ o pruebas orientadoras) cuya utilidad finaliza al llenar de sustento el requerimiento fiscal, razón por el cual entre mas inmediato se practique una pericia forense a efecto de establecer el grado de ebriedad y la influencia del alcohol en el conductor acusado, mejor serán los resultados.

4.2 La Toxicocinética

Es el tránsito del tóxico por el organismo. Lo que el organismo hace con el tóxico (kinos= movimiento), por contraposición a lo que el tóxico hace sobre el organismo (toxicodinámica).

La respuesta del organismo a los tóxicos depende de cantidad, tiempo transcurrido, superficie corporal (corpulencia) lo que favorece la mayor y/ o menor concentración de estos en el lugar selectivo donde ejercen su acción.

Para ello el tóxico ha de seguir los siguientes pasos:

1. Absorción
2. Distribución

3. Biotransformación o Metabolismo

4. Eliminación.

La transferencia del tóxico dependerá de una constante, cuya magnitud determinara la velocidad de la transferencia, así como la dirección en que se realiza.

Una vez llegado el tóxico a la sangre, se distribuirá con rapidez entre el plasma y los eritrocitos. La porción del plasma lo hará, a su vez, entre la fracción proteica (albúmina, por lo general) y el agua.

Desde aquí se seguirán diversas rutas:

1. Distribución hacia otros tejidos: varias constantes rigen este proceso que tiende a crear una situación de equilibrio entre los diversos tejidos y la sangre.

2. Excreción urinaria: en esta ruta, la constante que determina la velocidad de la transferencia, es la concentración del tóxico en el plasma. El paso del tóxico a la orina es directamente proporcional a su concentración en el plasma.

3. Metabolización: otros tóxicos seguirán un proceso irreversible de metabolizar, tendente a producir un metabolito que también sea eliminable por la orina por ser esta una vía de fácil abordaje a diferencia de la vía hepática que elimina algunos metabolitos a través de las heces.

4.2.1 Absorción

Es el paso de una sustancia o xenobiótico (xenobiótico = tóxico) desde el lugar de administración hasta el plasma. Penetración en el medio interno de la sustancia tóxica.

Dentro de las vías de ingreso de las sustancias tóxicas del organismo,

existen dos vías fundamentales: Vía respiratoria (pulmonar) y la vía oral (absorción gastrointestinal) en determinadas circunstancias la vía dérmica (piel) y parenteral (inyecciones subcutáneas, intramuscular, intravenosa) que pueden presentar los caminos de ingreso de los tóxicos.

En esta etapa se pueden recolectar matrices biológicas de importancia toxicológica tales como el aire alveolar (aire espirado) y el contenido gástrico.

4.2.1.1 Absorción por Vía Respiratoria.

Por esta vía se absorben gases, vapores y polvos. Es la vía mas frecuente en el medio laboral. La absorción por esta vía tiene unas peculiaridades que deben resaltarse.

Unas derivan de las propiedades físico-químicas de los agentes y otras de la configuración anatomofisiológica de la vía.

Dentro de las que derivan de las propiedades físico-químicas figuran:

- a. Los gases: son sustancias que ocupan inmediatamente todo el espacio que se le ofrece, pueden alcanzar a todos los individuos presentes en el lugar donde se libera el gas, por lo que dan lugar a intoxicaciones colectivas.
- b. Los vapores: son líquidos que pasan al estado de gas por la vaporización a la temperatura ordinaria o por ebullición. La velocidad con que un líquido pasa a vapor se llama velocidad de la vaporización y para determinarla se hace referencia al éter, que se tomo como unidad. Cuanto mas rápida sea la velocidad de vaporización, más peligroso es un vapor. La presión de vapor es la presión saturante; en este momento hay un equilibrio entre las partículas que pasan a gas y las que pasan de nuevo a líquido. El valor de la

presión de vapor depende de la naturaleza del compuesto y de la temperatura.

c. Los polvos: según su tamaño y caracteres se dividen en:

- Polvos propiamente dichos.
- Nieblas.
- Aerosoles.

4.2.1.2 Absorción por Vía Oral.

Es la vía de absorción mas frecuente en las intoxicaciones suicidas, criminales y accidentales. Es asimismo la vía de penetración de los contaminantes ambientales que en su ruta final llegan a los alimentos, agua y suelos.

Dado que el tubo digestivo es una membrana biológica y por tanto solo accesible a las sustancias liposolubles solo serán estas las que puedan absorberse por esta vía.

El tubo digestivo atraviesa el cuerpo humano desde la boca al ano. En el hay diversos compartimentos con características, bioquímicas y físico-químicas muy diferentes. Dado que la absorción depende de todas ellas, su comportamiento es desigual en las respectivas porciones.

En la mucosa de la boca pueden absorberse tóxicos por un mecanismo de difusión pasiva, caso de la nitroglicerina. De la misma forma pueden absorberse muchos fármacos en el recto cuando se emplea el vehículo adecuado; de hecho, muchos preparados medicamentosos se administran por esta vía.

Pero el lugar de absorción más importante es el estómago e intestino

delgado; en ellos el mecanismo de absorción fundamental es la difusión pasiva.

4.2.1.3 Absorción por la Piel.

Ciertos tóxicos pueden absorberse por la piel y dar lugar a una intoxicación aguda. Es el caso de los insecticidas fosforados orgánicos y de las anilinas, de los disolventes de las grasas y de los derivados halogenados de los hidrocarburos (tetracloruro de carbono), de la nicotina, de los derivados nitrados del benceno, de las sales de talio, etc.

Con relativa frecuencia no se presta atención a esta vía de penetración, ni para hacer la profilaxis de las intoxicaciones, ni para el tratamiento.

Las sustancias atraviesan la piel a través de dos vías: por las soluciones de continuidad que representan las glándulas sebáceas, sudoríparas y folículos pilosos, o atravesando la epidermis.

Para atravesar la epidermis, la principal barrera que debe traspasar el tóxico es el estrato corneo, que esta formado por una capa de células muertas. Toda la epidermis es avascular y las sustancias deben difundir, atravesando varias capas, hasta llegar a la dermis vascularizada. El único mecanismo que lo hace posible es la difusión. Las sustancias polares pueden penetrar a través de las soluciones de continuidad de la piel. Las sustancias apolares lo hacen disolviéndose en los lípidos.

Cuando hay una solución de continuidad en la piel, como quemaduras, dermatitis, lesiones alérgicas o heridas, la penetración es fácil y el tóxico se pone rápidamente en contacto con la dermis.

4.2.2 Distribución

Es el proceso farmacocinética en el que tiene lugar el transporte del fármaco (tóxico) desde su lugar de absorción hasta el órgano diana y hasta otros órganos donde va a ser eliminado, metabolizado, acumulado, etc.

Las sustancias toxicológicamente activas una vez absorbidas, pasan se distribuyen desde la sangre a los distintos compartimientos: fluido extravascular (intra y extracelular), tejidos y lugares de deposito. Este es el mecanismo más eficaz que tiene el organismo para defenderse de un tóxico letal que se degrade muy lentamente, como ocurre con el pentotal.

En la distribución se unen las proteínas mediante uniones más o menos débiles existiendo un equilibrio entre la droga fija y la droga libre. Paralelamente se distribuye por todo el organismo llegando a los lugares propios de la acción, de deposito, de metabolización (biotransformación) y de excreción, por ello se dice que la distribución es un sistema en equilibrio, de hecho no hay que esperar a que todos los compartimientos tengan la misma concentración para que se proceda a la excreción. En esta etapa la matriz biológica de recolección es la sangre.

La eliminación, tanto renal como respiratoria, empieza rápidamente. El paso a los tejidos y su fijación a los receptores no son uniformes, sino variables, al intervenir muchos factores, siendo el más importante la membrana.

La sustancia tóxica que ha pasado a la sangre por el proceso de la absorción debe atravesar muchas membranas biológicas hasta llegar al lugar específico donde va a fijarse su receptor. La pared capilar ofrece poca resistencia al paso de las sustancias químicas; tiene unos poros o brechas intercelulares lo suficientemente grandes como para permitir el paso de

sustancias hidrófilas de gran tamaño después se encontraran membranas biológicas que solo son asequibles a las sustancias lipófilas y aun dentro de ellas las hay peculiares, como la berrea hematoencefálica, que tiene un poro muy fino y un endotelio muy grueso y con pocas proteínas, de tal modo que solo es franqueable por las sustancias liposolubles.

En un niño está menos estructurada, de ahí que sea accesible, por ejemplo, al plomo, dando una encefalitis que es muy rara en el adulto.

Las sustancias altamente ionizadas penetran muy mal en el sistema nervioso central. Lo mismo cabe decir para la salida de éste. La placenta tiene también sus peculiaridades, comportándose como una membrana lipoide, que es atravesada con facilidad por los compuestos liposolubles y con mucha dificultad por los hidrosolubles.

Las propiedades que rigen la distribución y fijación del toxico en los distintos puntos son:

1. El coeficiente de lipo / hidrosolubilidad.
2. La unión a proteínas.
3. La reacción química.
4. El grado de ionización.

En la sangre el tóxico puede estar como tóxico libre o unido a proteínas. Este último funciona a su vez como un mecanismo de reserva y desempeña un papel digno de considerar.

4.2.3 Biotransformación o Metabolismo

Después de la absorción y distribución de los productos toxicológicamente activos, comienzan a funcionar los mecanismos de inactivación y

biotransformación tendientes a eliminar la droga o bien transformarla en productos con menos actividad que el originario.

La mayor parte de la biotransformación se lleva a cabo en el hígado (células hepáticas) existiendo otros de menor importancia localizados principalmente en riñón, pulmón, etc. , es importante saber que el metabolismo varia de especie, según el sexo, la edad y que existen otros factores como la dieta, enfermedades, etc. , que pueden influir sobre el metabolismo de las drogas. Básicamente se puede decir que la biotransformación trata de transformar en polares (solubles en agua) a las moléculas orgánicas para favorecer a su excreción.

El organismo tiene a eliminar las sustancias extrañas a través de sus emunctorios. Para esta eliminación no existe problema cuando se trata de sustancias hidrosolubles o muy disociadas. Si lo hay, en cambio, con las liposolubles y ello por una doble razón:

- 1- Porque cuando son eliminadas por el riñón, encuentran en el túbulo una membrana biológica y se reabsorben.
- 2- Porque para estas sustancias existiría una fijación hística reversible, toda vez que siempre encontrarán una barrera biológica en la que disolverán, volviendo a penetrar en la célula.

El ser vivo está rodeado de un manto lipídico impermeable, cuya misión es mantener el medio interno. De este modo, las sustancias liposolubles jamás podrán salir del organismo.

La biodegradación tiene como principal objetivo introducir una serie de alteraciones bioquímicas en la molécula que la transformen de liposoluble en hidrosoluble. Por otra parte, el metabolito engendrado suele ser menos

activo desde el punto de vista toxicológico, contribuyendo de este modo a la detoxificación. Este descenso de la toxicidad de los metabolitos, no siempre se produce. El estudio de los genes que codifican las enzimas responsables de la biotransformación ha permitido llegar a la conclusión de que han evolucionado hace millones de años como un mecanismo para eliminar los constituyentes naturales de los alimentos, como flavonas, terpenos, esteroides y alcaloides.

La biodegradación tiene dos fases:

- I. Oxidación, reducción e hidrólisis.
- II. Conjugación.

Las enzimas que intervienen en estos mecanismos se encuentran principalmente localizadas en el hígado, aunque pueden estar presentes, en menor concentración, en otras estructuras, tales como riñón, pulmón, intestino y cerebro.

4.2.4 Eliminación

Los productos toxicológicamente activos, luego de absorberse, distribuirse y metabolizarse, son excretados del organismo por distintas vías: la orina, la bilis, el aire espirado, el sudor, la saliva, la leche y la secreción gastrointestinal.

4.2.4.1 Excreción Urinaria

Se puede realizar por tres mecanismos:

1. Filtración glomerular: se produce un ultrafiltrado del plasma que contiene las mismas sustancias y en las mismas concentraciones de éste.

2. Transporte tubular pasivo: el epitelio tubular se comporta como una membrana lipoidea; ello condiciona que las sustancias no ionizadas, que fueron filtradas por el glomérulo, se reabsorban en el túbulo y pasen de nuevo a la sangre, por el contrario las sustancias ionizadas, que no se reabsorben se eliminan en la orina.

3. Transporte tubular activo: se debe a sustancias que actúan transportando elementos polares, aun en contra de los gradiente, desde la sangre a la orina. Son sistemas especializados para ácidos, bases y sustancias neutras.

4.2.4.2 Excreción Biliar

El hígado es el principal órgano donde se produce la biotransformación. Las sustancias así transformadas pasa a la sangre y a la bilis. Si se trata de sustancias hidrosolubles, pasan preferentemente a la bilis por un mecanismo de excreción activa. La excreción biliar parece estar determinada por ciertas propiedades físico- químicas del tóxico o mas frecuentemente de sus metabolitos.

Cuando se excreta una sustancia no polar, será reabsorbida en el intestino y seguirá el ciclo enterohepático, lo que da lugar a una mayor persistencia en el organismo.

4.2.4.3 Otras Vías de Excreción

Aunque con menor frecuencia, los tóxicos pueden eliminarse por otras vías:

- a. Por el estómago: se pueden eliminar bases como la anilina.
- b. Por la saliva: se excretan metales, tipo Hg y Pb, provocando lesiones de eliminación y depósito de sulfuros, responsables del ribete gingival. En algunos casos la eliminación de los tóxicos por la saliva puede

utilizarse con fines analíticos (verbigracia: detección de alcohol e incluso drogas de abuso)

- c. Por la leche: se eliminan muchas sustancias. Debe señalarse que el pH de la leche es mas acido que el del plasma y aquella puede contener mayor concentración de productos básico, es mas rica en grasas y contiene sustancias cuyo coeficiente de lipo / hidrosolubilidad es alto (insecticidas organoclorados) y calcio, con lo que los metales ligados a éste se eliminarían por esta vía, etc.
- d. Por vía respiratoria: se eliminan gases y vapores. La eliminación pulmonar es importante para los tóxicos volátiles cuando no intervienen reacciones rápidas de combinación con constituyentes orgánicos o de degradación que produzcan metabolitos poco volátiles.
- e. Por las faneras (cabellos, pelos, uñas): es el caso de los derivados del flúor, arsénico y metales pesados, que se incorporan a las queratinas por su afinidad por el azufre, el elemento presente en ellas en altas concentraciones.

4.3 Selección de Muestras Biológicas

El rol del Laboratorio Forense con los Tribunales Penales y de Familia, la Policía Nacional Civil y la Fiscalía General de la República, tiene íntima relación con el uso indebido de drogas (entendiendo por Droga toda sustancia que causa cambios en el funcionamiento normal del organismo, pueden ser legales o ilegales).

Ya que una de las principales incógnitas del analista es la finalidad probatoria que se persigue con el resultado de las diferentes experticias. Para evacuar dichas incógnitas, el tipo de muestra que se recolecte y analice es muy importante. También es importante tomar en cuenta situaciones como la facilidad de la toma de muestras, el tiempo en que la droga y sus

productos metabólicos permanecen en ella.

Los fluidos biológicos de mayor utilidad son los que estudiaremos a continuación.

4.3.1 Sangre

A pesar de tratarse de un fluido biológico en el cual todas las sustancias que han sido consumidas se transportan a través de ella, su obtención presenta algunos problemas de índole legal, ya que el proceso de extracción conlleva una invasión a la integridad física de la persona, pudiendo poner entre dicho derechos plasmados en la Constitución y Convenios Internacionales de Derechos Humanos.

Otro factor a tomarse es el tiempo de permanencia de la droga en la sangre la cual depende de su vida media, que relativamente es corta y en consecuencia solo se detectaría en caso de que la persona la hubiese consumido pocas horas antes de que practicaran el estudio ya que en gran cantidad, drogas tienen una vida media de tres horas en la sangre.

4.3.2 Orina

Debido a que la vía de excreción más importante para las drogas y sus metabolitos relacionados es la renal, la orina presenta concentraciones mayores y en ésta puede ser detectada durante más tiempo que en sangre, constituyendo un procedimiento analítico no invasivo y de reconocida seguridad cuando se realiza siguiendo una metodología suficientemente rigurosa, siendo la muestra de elección por razones técnicas y prácticas en el "screening" de las drogas de abuso, seguido de un procedimiento de confirmación basado en un principio único diferente.

Su obtención es relativamente sencilla, a pesar de que debe tenerse especial cuidado y tacto para que la persona no se sienta agredida o presionada frente al perito y la autoridad competente que actúe con diligencia.

4.4 Drogas

El primer punto es determinar cuales son las drogas de mayor consumo. Se ha llegado a la conclusión que las drogas de mayor presencia en los análisis realizados por el Laboratorio del Instituto de Medicina Legal son:

4.4.1 Alcohol

4.4.1.1 Metanol o Alcohol Metílico

El alcohol de madera, alcohol metílico o metanol es el más simple de los alcoholes, antes se preparaba por destilación destructiva de la madera, pero en la actualidad todo el metanol es producto de origen sintético, elaborado a partir del hidrógeno y monóxido de carbono. El metanol se utiliza para desnaturalizar alcohol etílico, como anticoagulantes, disolventes para gomas y lacas, así como en la síntesis de compuestos orgánicos como el metanal (formaldehído). Al ser ingerido en forma líquida o inhalada en vapor, el metanol puede resultar peligroso para consumo humano, por lo cual es altamente peligroso.

4.4.1.2 Etanol o Alcohol Etílico

El etanol o popularmente llamado alcohol, Es un liquido aromático y combustible que procede de la fermentación de sustancias azucaradas, del

almidón y de la celulosa. Es el principio activo (sustancia química con capacidad de modificar el funcionamiento del organismo) de todas las bebidas alcohólicas sean estas fermentadas (cervezas, vinos, sidras, etc.) con una concentración alcohólica del 2 al 10% (vodka, ron, whisky, etc.) con una agrupación del 13% al 50%, la reunión del etanol en porcentaje se refiere a la cantidad de alcohol en comparación con los demás componentes de bebida (ej. Un vodka al 40% se refiere que tiene 40 partes de Etanol y 60 partes de agua) existen otras medidas de concentración como son los grados de alcohol (sinónimo de %), (sinónimo de la mitad de la concentración en %, 50 es igual 25%) etc.

El alcohol etílico puede dar lugar a una intoxicación común, accidental o voluntaria, y a una intoxicación profesional.

La intoxicación común es el resultado de la ingestión de bebidas alcohólicas en cantidad variable, bien de forma esporádica o de forma habitual; puede dar lugar a accidentes tóxicos agudos, en el primer caso, o crónicos, en el segundo.

Las intoxicaciones agudas presentan formas leves, habitualmente conocidas como ebriedad o embriaguez, de escaso interés clínico, pero con una extraordinaria importancia criminalística y médico- legal. Las formas graves de la intoxicación alcohólica aguda son excepcionales, si bien en algunos casos pueden constituir directamente la causa de la muerte.

Las intoxicaciones crónicas poseen una gran resonancia clínica y psiquiátrica, dando origen a síntomas somáticos de gran trascendencia (gastritis, dispepsias, miocarditis, cirrosis, etc.), así como cuadros psíquicos de variada entidad (delirium tremens, alucinosis alcohólica, celotipia, demencia, etc.)

La intoxicación profesional es debida a la inhalación de vapores de alcohol

en ambientes de trabajo (refinerías, bodegas y fábricas de sombreros de fieltro, de seda artificial y de pólvora) los cuadros clínicos, superponibles a los de intoxicación común, pueden ser asimismo agudos, en general de leve entidad, o crónicos, de mayor trascendencia clínica y social.

El etanol se considera, con fundamente en las estadísticas de la División de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial de la Policía Nacional Civil, como la droga mas utilizada por los conductores que producen los accidentes de tránsito. Para fundar la agresividad del alcohol etílico es necesario establecer que es un depresor primario del Sistema Nervioso Central (se inicia con una etapa eufórica)

Existiendo varias vías de absorción, siendo la principal, para nuestra investigación, la digestiva; se absorbe rápidamente apareciendo en la sangre entre el 5 y 10 minutos después de la ingesta y su alcance máximo es entre los 30 y 90 minutos.

El metabolismo o eliminación de Etanol es aproximadamente de 15 mg/100ml./hora. Se elimina por el riñón en una proporción que equivale al 130% (alconuria) de la sanguínea, también se elimina por el pulmón, lo que permite realizar la prueba de Alcotest, es por ello que es posible realizarse dicho examen el cual sirve para medir el grado de alcohol en la sangre de los conductores, pero no es en su totalidad efectivo, ya que existe un margen de error dentro del alcoholímetro, por lo que con dicho instrumento científicamente no es posible ser exacto al formular que una persona posee un determinado grado de alcohol en la sangre.

4.4.2 Cocaína

La cocaína es uno de los alcaloides extraídos de la planta *Erythroxylon coca* que se cultiva en los países suramericanos como lo son Bolivia, Perú, Colombia y otros, a la planta se le extrae la cocaína por medio de solventes orgánicos y se presentan dos formas comerciales en el país. El alcaloide es un derivado de la ecgonina, que se presenta como una sustancia blanca, cristizable en prismas, romboidales y soluble en éter, cloroformo y cuerpos grasos. El Clorhidrato de cocaína que es el polvo blanco, soluble en agua y absorbible a través de la mucosa nasal; apareciendo por esta vía en sangre en los 10 minutos del contacto; existe otra forma comercial, que es llamada vulgarmente Crack, que no es mas que la base libre de la cocaína, no es soluble en agua y por lo tanto su vía de ingreso al organismo es fumada siendo su efecto casi de inmediato.

Desde el punto de vista químico es una 2-metil-3-bencilecgonina, que presenta un grupo amino-hidrofílico, conectado por un grupo intermediario a un residuo aromático lipofílico. Fue sintetizada por primera vez por Albert Newmann en 1858.

La cocaína en la actualidad es una droga que debidamente controlada por el Consejo Superior de Salud es lícita pero al ser utilizada para otros fines no médicos se convierte en ilícita ocupando un segundo lugar en utilización por adictos de todas las clases sociales y edades, desplazando a la marihuana y los psicofármacos.

La cocaína actúa en la fase aguda provocando un bloqueo de la recaptación presináptica y aumentando la liberación de los precursores de los neurotransmisores en la sinapsis; provoca un bloqueo en la recaptación de dopamina, noradrenalina, serotonina y su precursor metabólico (triptófano).

El uso crónico provoca una depleción de neurotransmisores y una hipersensibilización de los receptores postsinápticos para los neurotransmisores, en el caso de la serotonina el uso crónico determina una inhibición de la triptófano- hidroxilasa y de la captación de triptófano, lo que provoca un descenso en los niveles cerebrales de serotonina. Es un potente estimulante del Sistema Nervioso Central. Presenta una dependencia psicológica marcada, pero aun no se ha demostrado que exista una dependencia física, tiene un uso medico supervisado por el Consejo Superior de Salud Pública.

En un principio se utilizo como anestésico local por la inhibición de los canales de sodio, pero debido a su alto grado de toxicidad dejo de usarse. La vida media en sangre es de 50 minutos, la mayoría de los metabolitos (Benzoilecgonina) se excretan en orina entre 24 y 36 horas, pudiendo hallarse trazas hasta 7 a 10 días.

El organismo genera una gran tolerancia con el subsiguiente menoscabo de la salud del adicto, es importante mencionar que atraviesan la placenta dando lugar al nacimiento de infantes con dependencia a la cocaína, situación que se da con cierta regularidad en nuestro país.

No existe una dosis letal ya que esta depende de la persona, como ejemplo hay personas que han muerto con dosis menores de 200 mg. (miligramos) y otros sobreviven con dosis de 3000 a 4000 mg.

Entre los síntomas psíquicos encontramos: excitación psíquica y motriz, agitación con llantos y risa, locuacidad, confusión mental, desorientación y ansiedad. Son frecuentes seudopercepciones alucinósicas, consistentes en pequeños insectos y parásitos que caminan por la piel, acompañadas con

picor.

Los trastornos neurológicos que se pueden desarrollar son: midriasis, alteraciones de la visión, hipertermia. Son características las anestias y parestias que facilitan y originan las alucinaciones visuales y cutáneas. Parálisis diversas, afasias y convulsiones (epilepsia cocainica).

Los trastornos circulatorios debido a la cocaína son: efecto vasoconstrictor energético con palidez extrema que repercute sobre el corazón cuyos latidos se aceleran. Angustia y dolor precordial que en algunos casos llega a simular un angor pectoris. Hay alteraciones circulatorias debidas a una intensa estimulación simpática: cara enrojecida, sudoración, aumento de la temperatura y de la presión arterial y temblor de finas oscilaciones.

Los trastornos respiratorios que causa la cocaína son al principio bradipnea, que cede pronto y se transforma en disnea y polipnea y lleva a un síncope respiratorio, también puede observarse respiración tipo Cheyne-Stokes.

Entre los síntomas secundarios en el aparato digestivo: nauseas, vómitos y algunas veces subictericia. En el aparato urinario: albuminuria y oliguria.

La identificación y cuantificación de los metabolitos de la cocaína en orina y cabello se mide en nanogramos (nanogramo es igual a la mil millonésima parte de un gramo) dependiendo de estos niveles se puede deducir si la persona tiene tolerancia pero no puede inferir si la persona estaba bajo la influencia a la hora del hecho, para poder determinar su influencia en el momento del hecho es necesario identificarla en sangre y para esto se necesita tomar muestras de sangre antes de 50 minutos, después del acto delictivo.

Por medio de la determinación de metabolitos de la cocaína en el cabello se

puede determinar la habituación o adicción a la droga.

4.4.3 Marihuana

La marihuana se obtiene de la planta llamada *Cannabis Sativa*, su uso está diseminado en todo el mundo, sus principios activos son Delta-9-Tetrahidrocannabinol (Delta-9-THC) y el Delta-8-THC que son las sustancias psicoactivas. Es considerada un alucinógeno; produce dependencia psicológica pero no se ha demostrado su dependencia física; su uso médico está en investigación con especial interés en pacientes que padecen anorexia, glaucoma, dolores artríticos, epilepsia, asma y enfermedades terminales como el SIDA, cáncer, etc. En la actualidad sigue siendo una droga ilícita con las consecuentes implicaciones legales al ser usada.

Existen varias presentaciones comerciales tales como picadura de las hojas y florescencias resinadas llamadas Hachish y aceites con diferentes porcentajes de THC que van desde el 1 al 30% del alcaloide. La vía de ingreso al organismo es a través del pulmón al fumarse, casi el 50% del alcaloide es absorbido y pasa a la sangre en 5 minutos pudiendo durar su efecto de 2 a 3 horas. Puede ingresar por la vía digestiva sufriendo una atenuación en tiempo de ingreso a sangre de 30 a 60 minutos y se absorbe entre el 5 al 10% del alcaloide.

Su vida media en plasma es corta, pero puede permanecer varios días acumulado en tejido teniendo una eliminación en orina muy prolongada hasta 40 días después del consumo.

El uso continuo o crónico causa daños en mucosa, constricción de los conductos del aire (bronquios), trastornos pulmonares (enfisema), disminuye el número de espermatozoides y su motilidad, hay posible daño

cromosómico, anormalidad de la memoria, disminución de la concentración y la dificultad de realizar cálculos matemáticos.

Entre los efectos clínicos tenemos: euforia, sensación de relajación, incremento de las sensopercepciones auditivas, visuales y gustativas, produce trastornos de la memoria reciente, trastorno del curso del pensamiento y de la atención. En dosis elevadas produce despersonalización y alucinaciones; existe un efecto secundario alarmante que es la aparición aguda de pánico.

En el embarazo su uso ocasiona abortos, recién nacidos de bajo peso y en muchos casos la muerte después del nacimiento.

4.4.4 Alucinógenos

Estas sustancias provocan un conjunto de cuadros clínicos cuyo rasgo común mas importante es una alteración de la percepción de la realidad. Pueden clasificarse en dos grandes grupos según su origen: alucinógenos naturales y alucinógenos artificiales.

Entre los alucinógenos naturales encontramos: Escopolamina y otros alcaloides atropáceos, mescalina, psilocibina, harmina, bufotenina, ololiuqui, ibogaína, miristina, kawa-kawa, muscaridina y beta-asarona entre otros.

Los alucinógenos artificiales o sintéticos son: LSD-25, Derivados triptamínicos, N-metil-3-piperidil, Fenciclidina, Derivados antefamínicos y Píldora de la paz.

Entre los problemas clínicos comunes en el consumo de alucinógenos encontramos:

a. Delirio Tóxico: se trata de un síndrome delirante orgánico, al que se asocian fenómenos alucinatorios, con una distorsión de los esquemas espaciales y temporales, y con la firme convicción por parte del sujeto de que

sus percepciones y pensamientos corresponden a la realidad. El curso es muy variable: desde episodios de breve duración a episodios prolongados, que pueden plantear problemas muy difícil de diagnóstico diferencial con trastornos esquizofreniformes.

b. Alucinosis: se incluyen trastornos perceptivos (que pueden ser muy intensos), los síntomas relacionados con la sustancia y los cambios conductuales y desadaptativos. El contenido de los cambios perceptivos depende del ambiente, de las expectativas del sujeto, etc. Hay una intensificación y distorsión intensa de las percepciones, despersonalización, ideas delirantes, sinestesias (percepción de los sonidos como colores) y alucinaciones generalmente visuales. Todo lo anterior se origina en un estado de insomnio y alerta. Pueden aparecer cuadros de ansiedad reactiva aguda, con ideas autorreferenciales y deterioro de la capacidad de juicio. No son infrecuentes las ideaciones paranoides.

Pueden aparecer síntomas como midriasis, sudoración, taquicardia, incoordinación motora, palpitaciones y visión borrosa.

c. Trastorno perceptivo postalucinógeno (flashback): se trata de crisis generalmente transitorias, en las que el sujeto experimenta los síntomas propios de la ingestión de un alucinógeno (conocido por haberlo consumido en ocasiones anteriores), en ausencia de dicho producto. El sujeto es consciente de su naturaleza patológica y suele vivenciar la situación con una alta carga de ansiedad y angustia. Las alteraciones perceptivas leves postalucinógenas son relativamente frecuentes.

Las complicaciones más graves por el uso de alucinógenos suelen ser los accidentes traumáticos (conducción de vehículos, caídas, precipitaciones), por el déficit de coordinación y perceptivo. Las crisis agudas de angustia

pueden desembocar en suicidios y el desencadenamiento de enfermedades mentales (depresión mayor, etc.)

4.4.5 LSD

Es la dietilamida del ácido lisérgico (N, N-dietil-lisergamida). Fue sintetizada por primera vez por Hofmman, en 1938. La mayoría de las preparaciones ilícitas de LSD, alrededor de un 80% presentan un alto grado de pureza, aunque pueden contener como adulterantes o como potenciadores de sus efectos, derivados anfetamínicos y de fenciclidina.

Provoca cuadros alucinatorios a dosis entre 20 y 35 mg. Las preparaciones ilícitas contienen 50-300 mg por dosis. La vía de administración utilizada habitualmente es la vía oral. Su vida media plasmática es de 2 horas y 30 minutos a casi 3 horas aproximadamente. Los efectos comienzan alrededor de 1 hora y 30 minutos a 2 horas tras la ingestión y duran entre 8 y 12 horas.

Es metabolizada en su mayor parte en el hígado. Sus principales metabolitos son 2-oxi-LSD y 13- hidroxil-LSD, sufriendo conjugación glucurónica. Su mecanismo de acción está en íntima relación con su estructura química, análoga a la de la serotonina, con la que interfiere en su metabolismo cerebral. Además, la LSD es un potente inhibidor de la colinesterasa. Se han descrito alteraciones cromosomáticas en los adictos.

Sus efectos son fundamentalmente alucinógenos. Comienzan a los 30 minutos aproximadamente de su ingestión, con alteraciones en la percepción de la luminosidad y contorno de los objetos, para progresivamente, pasar a un cuadro alucinatorio con alteraciones de la percepción temporoespacial, sensaciones de despersonalización y alucinaciones auditivas, pero sobre

todo visuales, con cambios en el color, forma y dimensiones de los objetos, hiperestesia sensorial generalizada, etc. El contenido de las alucinaciones y el desarrollo de la experiencia alucinatoria dependen no solo del ambiente, sino de las características del sujeto y su estado anímico.

La Sobredosificación puede provocar una depresión de los centros respiratorios y la muerte del intoxicado. En sujetos predispuestos se provocan a veces brotes psicóticos.

Los riesgos clínicos más frecuentes son las reacciones pánicas (con una alta carga de ansiedad, que pueden desembocar en intentos de suicidios o en accidentes), las psicosis tóxicas y el cuadro de flashback.

4.4.6 Derivados de las Cannabis

Se incluyen en este grupo los productos procedentes de la planta *Cannabis sativa*, variedad indicada (marihuana, hachís, grifa, aceite de hachís, etc.). En el momento de la recolección la distribución porcentual de los distintos componentes es la siguiente:

Raíces 10%

Tallos leñosos 20%

Ramas 15%

Hojas y flores 15%

Semillas y otros componentes 10%

Agua 30%

Los principios activos se encuentran en las resinas, siendo las sumidades florales femeninas la parte más rica en ellos. La composición de la resina comprende cannabinoles (tetrahidrocannabinol, cannabinol, cannabidiol,

ácido cannabinoico, ácido cannabidiólico) y otros compuestos como pinenos, glicerol, canfeno, arabinosa, etc. La riqueza en los principios activos depende del lugar de origen de la planta.

La forma mas habitual de consumo de las diferentes preparaciones es la fumada, solas o mezcladas con tabaco rubio (lo mas frecuente). También se puede consumir por vía oral. De forma muy excepcional puede administrarse en un excipiente adecuado por vía intravenosa.

La intoxicación aguda provoca seudopercepciones, trastornos de la percepción temporal y espacial, alucinaciones, siendo muy variables en función de las características del sujeto y ambiente de consumo. Pueden aparecer midriasis, sequedad de mucosas, inyección conjuntival con lagrimeo y fotofobia, hipotensión moderada y taquicardia.

Debido a sus efectos, no deben consumirlo, los adolescentes por la acción sobre las hormonas hipofisarias, epilépticos por que el THC contiene una acción epileptógena, en las mujeres en edad fértil, embarazadas y enfermos mentales puede desencadenar estados depresivos y brotes esquizofrénicos. Dentro de las reacciones adversas agudas, las más frecuentes son las reacciones pánicas, los delirios tóxicos agudos y los estados paranoides agudos.

4.4.7 Anfetaminas

Incluye este grupo una serie de sustancias obtenidas por síntesis química. Son fenil-etil-aminas sustituidas. Los principios activos más importantes son la anfetamina (beta-fenil-isopropil-amina), la d-metaanfetamina (metilanfetamina), la p-hidroxianfetamina y la 2,5-dimetoxi-4-metilanfetamina.

Los nombres comerciales de estas sustancias son: Simpatina, Centramina, Paredrina, Pervitina, Preludin, Anfredoxin, Anfedrina, Lipedrán, STP, etc.

La difusión del consumo de estas sustancias tuvo lugar durante la Segunda Guerra Mundial, en que fueron utilizadas por sus propiedades estimulantes por los combatientes, especialmente aviadores, de ambos bandos.

Muchos de estos preparados ilícitos presentan efectos alucinógenos. Las vías de administración son la oral y la parenteral (sobre todo vía intravenosa). Por vía intravenosa los efectos son mucho más intensos que por vía oral, produciéndose una sensación calificada como flash o rush.

Se han utilizado como sustancias aceleradoras de los efectos de los alucinógenos, fundamentalmente la LSD, denominándose a esta acción speed.

Se absorben rápidamente por vía oral y parenteral, siendo metabolizados en el hígado por procesos de oxidación.

Su mecanismo de acción se basa en la estimulación de todos los sistemas centrales que utilizan como neurotransmisores la dopamina y la noradrenalina, favoreciendo su liberación e inhibiendo su inactivación al bloquear su recaptación. Actúan simulando directamente los receptores dopaminérgicos y noradrenérgicos; se discute su acción inhibitoria sobre la monoaminoxidasa.

Tienen una actividad estimulante central, afectando el centro hipotalámico del sueño y el centro regulador del hambre, con una acción simpático-mimética. Los efectos subjetivos son excitación, supresión del sueño y de la sensación de fatiga y anorexia.

4.4.8 Benzodiacepinas

Las Benzodiacepinas cuya droga patrón es el Diazepan, figura entre los compuestos químicos mas prescritos en la actualidad. Son fármacos extremadamente seguros cuyas sobredosis rara vez determina efectos graves, exceptuando aquellos casos en que son utilizados con otros depresores como el alcohol etílico potenciando el efecto depresor, a tal grado que puede ocurrir un paro respiratorio y consecuentemente la muerte.

Se clasifican según la vida media en sangre y esta depende de su transformación plasmática.

- 1 Larga acción: tiene una vida media de veinte a ciento veinte horas, ejemplo: Diazepan, Flurazepan, Blomazepan.
- 2 Acción Intermedia: tiene una vida media de treinta horas (Lorazepan, Notrazepan, Clonazepan)
- 3 Acción Corta: su vida promedio es de diez horas, entre ellas encontramos: Oxazepan, Alprazolam, Temazepan.
- 4 Acción Ultracorta: tiene una vida inferior a las cinco horas (Triazolam, Midazolam)

Los cuatro efectos principales de las Benzodiacepinas son: disminución de la ansiedad, sedación, aumento del umbral compulsivo y relajación muscular. No se ha demostrado la adicción física pero sí la dependencia psicológica; actualmente en El Salvador la venta de estas drogas esta controlada por el Consejo Superior de Salud Pública.

El uso de ellos sin receta médica debidamente registrada, es considerado abuso o uso indebido de drogas.

Se excreta el 90% en orina durante las tres a ciento veinte horas del contacto

con la droga, dependiendo directamente de su vida media en plasma.

La identificación y cuantificación de los metabolitos de las Benzodiazepinas en orina y pelo se mide en nanogramos; dependiendo de estos niveles se puede deducir si la persona tiene tolerancia pero no se puede inferir si la persona estaba bajo la influencia a la hora del hecho. Para poder determinar su influencia en el momento del hecho es necesario identificarla en sangre y para esto se necesita tomar muestra de sangre antes de tres horas, después del acto delictivo.

4.4.9 Barbitúricos

Tienen uso médico como anticonvulsivos en especial en casos relacionados con epilepsia. Los barbitúricos pueden generar una adicción física y psicológica; son de uso controlado por el Consejo Superior de Salud Pública.

Entre los barbitúricos que más se utilizan tenemos el Fenobarbital que aumenta el umbral convulsivo siendo usado como anticonvulsivo. Debido a su acción depresora una sobredosis de ellos puede llevar a un paro respiratorio y a la muerte.

Debido a los problemas de adicción, los médicos han disminuido su uso y se prefiere utilizar en diferentes patologías las Benzodiazepinas.

Se excreta el 95% en orina durante las veinticuatro horas del contacto con la droga, su vida media en plasma es de cuatro a cinco horas.

Para determinar su influencia en el momento de algún hecho delictivo es necesario identificar en sangre y para esto se necesita tomar muestra en

sangre antes de cuatro horas después del acto delictivo.

4.5 Legalidad de las Drogas

En relación con las drogas mencionadas anteriormente, existe una normativa jurídica en El Salvador la cual es atendible mencionarla en razón de la importancia de la licitud o ilicitud que posee la droga; es por ello que se regula a través de la Ley Reguladora de las Actividades Relativas a la Droga, donde de manera expresa se prohíbe el cultivo, producción, fabricación, extracción, almacenamiento, depósito, transporte, adquisición, enajenación, distribución, exportación, tránsito, suministro, posesión, tenencia entre otros, de narcóticos, depresores, estimulantes, alucinógenos y toda sustancia que se considere nociva para la salud, convirtiéndose en delito toda acción que vaya encaminada a transgredir lo que establece dicha ley.

Dicha normativa busca proteger la salud de las personas y así evitar la dependencia de algunas sustancias nocivas al cuerpo humano, pero las drogas o estupefacientes de los cuales se ha hecho remembranza en los apartados anteriores, su cosecha, venta y distribución no siempre son de carácter ilegal, ya que es necesario recordar que existen drogas que por su poder anestésico o curativo son básicas para la fabricación de algunos medicamentos los cuales son distribuidos en farmacias u hospitales de manera legal.

Por mandato constitucional en los artículos 65, 67 y 68 es el Consejo Superior de Salud Pública el ente obligado a velar por la salud del pueblo, para ello debe crear mecanismo para la exportación, fabricación, cultivo, preparación, distribución o cualquier tipo de transacción, nacional o internacional, de sustancias que sean utilizadas para la creación de algunos

mecanismos que por su eficacia curativa son necesarios para el consumo en algunas enfermedades.

El Consejo Superior de Salud Pública esta facultado para otorgar concesiones a instituciones privadas (Droguerías) para que sean estas las que fabriquen y distribuyan los medicamentos o en algunos casos la exportación de estos por no existir condiciones de fabricación en el país, así como la regulación de las sustancias utilizadas para la fabricación de estos, según lo establecido en el artículo 14 literal k del Código de Salud.

Para la regulación de las diferentes sustancias que crean dependencia, fue necesario regularse por medio del Decreto Legislativo número 84, publicado en el Diario Oficial número 130, Tomo número 340 del 14 de julio de 1998, dando surgimiento al Reglamento de Estupefacientes, Psicotrópicos, Precursores, Sustancias y Productos Químicos y Agregados que tiene por objeto armonizar los asideros legales que enmarcan la Droga ya sea prohibiéndola o supervisándola los cuales son: Código de Salud, la Ley Reguladora de las Actividades Relativas a la Droga y todos los Convenios Internacionales en materia de Droga ratificados por El Salvador.

Este Reglamento faculta al Consejo Superior de Salud Pública y la Sección de Control de Estupefacientes, Psicotrópicos y Agregados, siendo esta ultima una dependencia del Consejo, como la única institución autónoma autorizada para otorgar permisos necesarios para la exportación, fabricación, cultivo, preparación, distribución o cualquier tipo de transacción, nacional o internacional, de estupefacientes, psicotrópicos, agregados, químicos, etc., en el cual las fiscaliza para ejercer un control de todas las sustancias prohibidas que se encuentran en el mercado comercial, las cuales supervisadas por dicho Consejo, se vuelven legales y sirven para utilizarlos

en la fabricación de medicamentos distribuidos en hospitales, farmacias, clínicas.

Es por ello la necesidad de supervisar ciertas drogas, las cuales haciéndose un buen uso de ellas, se vuelven eficaces para la cura o alivio de ciertas enfermedades, pues de lo contrario las personas se vuelven narcodependientes o fármaco dependientes, por el mal uso que se le den a ciertas drogas.

4.6 Problemas en la Demostración Probatoria de la Ebriedad y de otros elementos del Tipo Penal.

Hemos reconocido la ebriedad como elemento del tipo penal, un carácter descriptivo y no normativo, lo que significa que tal elemento resulta perceptible por los sentidos y por tanto de conformidad con el principio de libertad probatoria contenido el art. 162 CPP., su demostración puede encontrar materialidad en diversos medios probatorios, incluso en testimonios.

En todo caso su demostración no tiene porque estar vinculada con el hallazgo de determinada tasa de alcohol en aire espirado o en sangre, salvo que los niveles que se encuentren sean desmesurados y a partir de los cuales pueda siempre entenderse que cualquier persona puede ver afectado su sistema neurológico, al margen de sus características personales particulares.

De ahí que el valor de cualquier medio de investigación o probatorio orientado hacia la demostración de la concentración de alcohol en el organismo de una persona, sea marginal; es un valor muy limitado porque con ello no se demuestra necesariamente un estado de ebriedad al que

pueda sumársele como consecuencia inmediata la disminución de las capacidades para conducir vehículos. Entonces, a las pruebas técnicas que estén orientadas hacia el hallazgo de alcohol en el organismo del sujeto activo debe acompañarles otras clases de pruebas a partir de las cuales sí pueda determinarse si la persona presenta o no los signos característicos de un estado de ebriedad. O quizá, sea a la inversa, y esas operaciones o pruebas técnicas deberían ser complementarias de las pruebas que sirven al propósito de determinar la ebriedad, como las testimoniales o los exámenes clínicos; y por tanto solo debían de realizarse con el objeto de determinar la etiología de la ebriedad, cuando se sospeche que la misma no es de origen alcohólico.

El otro problema relevante es la demostración del estado de peligro, como resultado del tipo penal; pero, para ello se indica que la adición a la descripción típica de que es necesario que el sujeto activo haya además infringido otras normas de seguridad cumple un papel importante. Por ejemplo, al demostrar testimonialmente que el conductor de un vehículo, se encontraba en estado de ebriedad y que se saltó una luz roja del semáforo, o que conducía de forma zigzagueante y por tanto de forma errática, invadiendo la vía opuesta, además de que con ello se prueba el elemento relativo a la infracción de normas de seguridad, también se demuestra una situación de peligro para los viandantes o para otros vehículos que participan del tráfico vial porque esas conductas son reveladoras de una auténtica situación de peligro.

Entonces, la tarea en el proceso penal ha de ser demostrar probatoriamente, no solo el estado de ebriedad en que pueda encontrarse una persona, sino además que tal ebriedad ha provocado una disminución importante en las capacidades del sujeto pasivo, para conducir vehículos de motor; pero,

también es necesario que se demuestre la situación de peligro concreto que como resultado típico exige el art. 147-E CP.

4.7 Naturaleza Jurídico-procesal del Alcohotest y de la Evaluación Médica de Embriaguez.

Para poder decidir si el alcohotest o la evaluación médica de embriaguez posee o no algún valor procesal en orden a establecer algún elemento del tipo penal, es necesario que antes se identifique cuál es la naturaleza jurídico procesal de la que participan esos actos; de hecho, esto ha sido un tema respecto al cual algunos juzgados ya han asumido una posición al exigir que las mismas se practiquen bajo la modalidad de anticipos de prueba y por tanto con la concurrencia de las condiciones del art. 270 CPP.

Esto les ha llevado a asegurar que los actos mencionados realizados por la policía son violatorios de garantías fundamentales.

Entender que estas diligencias deben practicarse bajo la modalidad de anticipos de prueba puede tener a la base, su consideración como verdaderas intervenciones corporales y por tanto que ellas suponen una afectación importante de Derechos fundamentales, cuando menos la prueba de alcohotest, porque solo así podría requerirse que las mismas se vean acompañadas de todas las garantías que rodean a la actividad probatoria.

No puede ser nuestro propósito enfrascarnos en un análisis exhaustivo del tema de las intervenciones corporales, o inspecciones o pericias corporales como les llama el art. 167 CPP, porque ello supera por mucho las intenciones y objetivos que con esta investigación nos hemos planteado; de ahí que nos vamos a constreñir a expresar algunas cosas muy puntuales y

que resultan pertinentes para averiguar si el alcoholtest y la evaluación médica de embriaguez participan o no de esa clase de diligencias.

En general, dentro de la categoría de intervenciones corporales suele incluirse todos aquellos actos realizados sobre el cuerpo de una persona con el propósito de extraer de él elementos probatorios que demuestren el delito mismo o bien circunstancias sobre la autoría o participación del destinatario de esa medida; pero lo que las caracteriza es la especial intensidad de su injerencia en derechos fundamentales como la integridad física, la intimidad personal, la libertad y otros. Es precisamente esta importante afectación de derechos fundamentales la que aconseja su realización bajo la estricta observancia de algunos presupuestos de legitimación y práctica.

Merece la pena destacar que ordenamientos jurídicos foráneos y la doctrina procesal misma, reconocen la posibilidad de que las intervenciones corporales puedan practicarse en personas distintas del imputado, como la propia víctima del delito o incluso testigos; así lo refiere Etxeberria Guridi, cuando dice:

Es deseable la adopción de criterios precisos para estrechar al máximo el círculo de posibles afectados por estas diligencias para evitar que sufran menoscabos innecesarios personas sin que sea ello imprescindible. Solo quienes puedan ser considerados como testigos o como portadores de vestigios o huellas podrán ser destinatarios de dichas medidas.

Sin embargo, en nuestro ordenamiento jurídico no es posible reconocer como sujeto pasivo de esta clase de intervenciones a otra persona que no sea el imputado de un delito. Digna de mención es la argumentación que ha formulado el Licenciado Samuel Aliven Lizama, para rechazar la posibilidad de aplicar de forma analógica y respecto de otras personas que no sean el imputado, los presupuestos de intervención corporal que prevé el art. 167

CPP. Ha dicho este autor, amparado en el principio de legalidad, que “Las medidas restrictivas de un derecho fundamental no pueden configurarse ni por vía interpretativa ni por aplicación analógica de la ley, deben resultar del texto expreso de la ley”. Hoy por hoy, dice Lizama, solo el propio consentimiento del destinatario de la medida que sea una persona distinta del imputado, puede legitimar tal intervención.

Dijimos que una circunstancia que caracteriza a las intervenciones corporales es su especial afectación de derechos fundamentales y eso precisamente las distingue de otras diligencias que aun cuando tienen como objeto de actividad el cuerpo del imputado, su realización no representa una reducción importante de aquella clase de derechos. Por ello es que diligencias como las requisas personales o cacheos que solo suponen una palpación superficial del cuerpo, no pueden ser estimadas como intervenciones corporales, como tampoco lo pueden ser los reconocimientos de personas y otros.

Así mismo, con la expresión “otros medios de prueba útiles”, parece indicarse que la enumeración de las medidas que tienen por destinatario al imputado es ejemplificativa. Esto es lo que nos sugiere a nosotros que para este autor, puede realizarse cualquier otra medida que no esté prevista de forma expresa en la disposición legal.

Por otro lado, autores como Samuel Aliven Lizama entienden que el art. 167 CPP no es taxativo en cuanto a las distintas clases de intervenciones corporales que pueden realizarse y que las diligencias que menciona solo son ejemplificativas, de ahí que pueden llevarse a cabo otras que no aparezcan nominadas en esa disposición legal. Lizama justifica tal posición, en el agregado que el legislador hace al final de la lista de diligencias que

entiende como intervenciones corporales, cuando dice: “u otros medios de prueba útiles para la investigación”. Sin embargo, por nuestra cuenta entendemos que esa cláusula no salva el problema de la legalidad de las medidas restrictivas de derechos fundamentales. No basta para satisfacer las exigencias del principio de legalidad, con estipulaciones como la mencionada, que de manera general abran la puerta a la realización de cualquier actividad probatoria que suponga el inmiscuirse en el cuerpo del imputado, y en sus derechos fundamentales más personales, como la integridad física o la intimidad. Vale recordar las propias palabras de Lizama cuando nos dice “Las medidas restrictivas de un derecho fundamental no pueden configurarse ni por vía interpretativa ni por aplicación analógica de la ley, deben resultar del texto expreso de la ley”.

Obviamente cualquier otra medida que no esté mencionada en el art. 167 CPP, no puede entenderse que surja de su texto expreso, sino más bien de una actividad interpretativa de quien la autorice, con lo cual se rompe el principio de legalidad. Entonces, las diligencias que tienen el carácter de verdaderas intervenciones corporales, se ven limitadas a las referidas a la inspección en el cuerpo del imputado, la extracción de muestras de sangre u otros fluidos de su cuerpo, y el mandarle que se quite o se ponga ropa.

Ahora, podemos empezar por reconocer, desde una perspectiva estrictamente formal si se quiere, que el alcoholtest y la evaluación médica de embriaguez no son intervenciones corporales, porque no están nominadas de forma expresa entre las diligencias que contiene el art. 167 CPP, y aunque en el desarrollo de la segunda de las diligencias mencionadas, el médico que la practica le pide al sometido a esa evaluación que se desabotone y abotone la camisa y que baje y suba el zipper del pantalón, ello no equivale a pedirle que se quite o se ponga ropa, lo cual sí tendría el

carácter de intervención corporal y como consecuencia la obligación de ser practicado bajo la modalidad de prueba anticipada conforme al art. 270 CPP. Entender que estas diligencias constituyen intervenciones corporales solo podría ser fruto de la interpretación o de la aplicación analógica de la ley, lo cual se opone al principio de legalidad en materia de medidas restrictivas de derechos fundamentales.

Pero nuestro rechazo a reconocer en esas diligencias el carácter de intervenciones corporales y a que las mismas se practiquen como anticipos de prueba, no reside simplemente en razones formales, sino más bien en el hecho de que no puede identificarse ningún derecho fundamental que con la realización de aquellas diligencias, sufra algún quebranto significativo o importante. Podrá pensarse que con el alcohótest se invade una cavidad natural del cuerpo, como es la boca, pues se introduce la boquilla del aparato destinado a la medición del alcohol en aire espirado y que ello representa una intromisión en la intimidad corporal de las personas; pero, no vemos que soplar en aquel aparato represente alguna disminución de ese derecho. No se trata de una inspección en el cuerpo a partir de la cual se ingrese en la cavidad bucal con el objeto de recoger de ella algún vestigio de un delito u otra evidencia. Quien practica esa diligencia no ingresa a la boca de una tercera persona, de manera directa o con alguna clase de instrumentos; no invade ese espacio de intimidad personal.

Estas dos diligencias, pues, no participan de la naturaleza de las intervenciones corporales y por tanto, desde nuestra opinión, no tienen porque ser realizadas conforme a las reglas de la prueba anticipada. Cosa distinta ocurriría, por supuesto, con la alcoholemia o con otras pruebas toxicológicas que requieren de la extracción de sangre u otros fluidos del cuerpo del imputado y que buscan verificar la presencia de alcohol en sangre

o de otras sustancias en el organismo; obviamente esta diligencia sí se encuentra comprendida dentro del contenido del art. 167 CPP.

Si no son intervenciones corporales y no requieren de las formas del anticipo de prueba, entonces, estas diligencias quedan comprendidas dentro de la categoría de meros actos de investigación, particularmente el alcoholtest, que no sería sino una operación técnica realizada por el agente de policía bajo el amparo del art. 241.3 CPP, con el propósito de fijar el estado de las personas en el momento, porque la demora puede provocar el fracaso de la investigación.

Es necesario diferenciar actos de prueba y actos de investigación, la distinta naturaleza de ambos y el propósito que cumplen al interior del proceso penal. La prueba en estricto sentido solo es aquella que se produce en juicio con todos los ritos legales y con la satisfacción de condiciones que hacen asequible su valoración, por el Tribunal, como la contradicción y la inmediación. Cualquier acto procesal que tenga como contenido la recaudación de información, practicado durante la instrucción no puede ser estimado como prueba. Así se advierte de lo preceptuado por el artículo doscientos setenta y seis del Código Procesal Penal, cuando indica que los actos de la instrucción carecen de valor en juicio, salvo aquellos que se hayan practicado bajo las condiciones de anticipos de prueba que establece el artículo doscientos setenta del Código Procesal Penal y los que pueden incorporarse por su lectura en juicio.

Lo realizado durante la instrucción, pues, no constituye prueba, sino más bien meros actos de investigación. La misma naturaleza, por supuesto, tiene lo que conocemos como primeras diligencias de investigación.

No es posible confundir entre actos de prueba y actos de investigación, que los mismos tienen una naturaleza procesal distinta y además que se realiza por sujetos procesales distintos.

También su finalidad es distinta, pues la prueba servirá, en su caso, para sustentar una Sentencia definitiva, si es condenatoria, aquella prueba habrá tenido la capacidad de enervar la presunción de inocencia. Obviamente la finalidad de los actos de investigación no es destruir aquella presunción y tampoco sustentar una sentencia definitiva, sino simplemente llevar el conocimiento necesario al Juez de Paz y al de Instrucción, para verificar la presencia, o no, de elementos de convicción suficientes y razonables, para constatar dos circunstancias: la existencia del delito y la probable (y solo probable) autoría o participación del imputado en ese delito.

También se distingue claramente la diferencia entre diligencias de investigación y actos de prueba, a partir de circunstancias como la forma, lugar y momento de su realización, por los sujetos encargados de ellas, por el distinto valor procesal que poseen y además por la función que han de cumplir. Y así ha dicho, citando a Vicente Gimeno Sendra, que: los únicos actos de prueba son los que transcurren en el juicio oral (vista pública), bajo la inmediación del tribunal y mediante el contradictorio [...] Las llamadas por el Código “diligencias iniciales de investigación” (libro II, Título I) o actos de investigación o de instrucción, por el contrario son actuaciones encaminadas a preparar el juicio, por lo que su finalidad es la de averiguar y hacer constar la perpetración del delito y la identificación, a nivel de meros indicios, del delincuente, estando encomendados a la Fiscalía General de la República, quien dirige en tal función a la policía, con el control superior del juez.

Como actos de investigación que son, no requieren, según lo ha dicho de manera reiterada la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, que se realicen bajo control judicial y menos con la presencia de defensor.

4.8 Valor Procesal del Alcohotest y de la Evaluación Médica de Embriaguez.

Que hayamos reconocido en el apartado anterior que el alcohotest y la evaluación médica de ebriedad constituyen meros actos de investigación y no de prueba, nos conduce ahora a entender que su valor resulta bastante limitado. No es cierto que carezcan de valor, pero el mismo solo cumple su finalidad en determinados momentos o etapas del proceso penal. Así, podrían resultar útiles esos actos de investigación para acordar la instrucción o incluso la aplicación de medidas cautelares, cuando los mismos se ven acompañados de otros actos de investigación de los que resulten elementos de convicción suficientes para sustentar cualquiera de esas decisiones.

Lo primero que debemos señalar es que la instrucción no es una etapa consustancial al proceso penal y su existencia depende de una decisión judicial. Es el Juez de Paz quien con facultades dispuestas por el art. 256.1 CPP, decide si se habilita o no la etapa de instrucción; sin embargo, esta decisión carece de requisitos legales regulados de forma expresa. El Legislador olvidó establecer de forma clara a cuáles condiciones había de atender el juez de paz para ordenar la instrucción. Eso constituye un defecto del sistema de nuestras normas procesales. Según el profesor Manuel Atienza, las normas jurídicas solo forman un sistema cuando “...no generan lagunas – no hay casos sin resolver - , ni contradicciones – no hay ningún caso resuelto por más de una norma en forma incompatible - , ni redundancias – no hay casos resueltos por más de una norma en forma

coincidente. Un sistema normativo tiene, por tanto, las propiedades de plenitud (ausencia de lagunas), consistencia (ausencia de contradicciones) y economía (ausencia de redundancias). Un derecho positivo – o un sector del mismo – puede o no ser un sistema en este sentido estricto o, mejor, puede serlo en mayor o menor grado.”

Tomando en cuenta lo dicho, hemos de concluir que desde que el legislador procesal previó la instrucción como una etapa del proceso que no surge de manera natural frente a la noticia de haberse cometido un delito, al margen de cuál sea el origen de esa noticia (Denuncia, querrela, aviso), sino como una etapa del proceso cuya existencia resulta eventual, no porque la estructura legal del proceso comprenda un procedimiento sin instrucción (salvo los casos de delitos sometidos al régimen de acción penal privada), sino por estar sometida a la actividad decisoria de un juez, era completamente necesario que se identificara cuáles habían de ser los parámetros que ese juez debía tomar en cuenta para pronunciar tal decisión; esto es, debía fijarse los requisitos legitimadores de esa decisión. Su ausencia (de los requisitos), debe estimarse como una laguna, en los términos expresados por el profesor Atienza, o como ya lo dijimos, como un defecto del sistema procesal.

La presencia de esa laguna por supuesto que no puede ser excusa para no resolver, para no cumplir con las obligaciones propias de la competencia funcional que ha sido asignada al Juez de Paz, dentro del proceso penal. ¿Cómo, entonces, puede resolverse el problema determinado por esa anomia? Es posible sostener que de forma recurrente los jueces, de manera consciente o inconsciente, han colmado esa laguna normativa utilizando una técnica concreta de aplicación de la Ley: la analogía.

Ciertamente el art. 17 CPP impide que se haga uso de la analogía como forma de “interpretación” de la ley; pero la prohibición lo es cuando esa forma de “interpretación” no favorezca la libertad del imputado o el ejercicio de sus facultades al interior del proceso. Pero, cuando el Juez transpone a la orden de instrucción, los mismos requisitos previstos por el art. 292 CPP, para la detención provisional, no podemos concluir que tal aplicación analógica de la ley sea en perjuicio del imputado, porque se está estableciendo un canon más grande que el que, según nuestra opinión, la simple orden de instrucción debía requerir. Eso no puede entenderse como perjudicial para el imputado.

Tomando en cuenta lo dicho antes, podemos ahora recordar que uno de los requisitos de la detención provisional es el conocido como Fumus Boni Iuris o apariencia de buen derecho, que comprende básicamente la constatación de dos circunstancias: la existencia de un delito y la existencia de elementos de convicción suficientes sobre la probable autoría o participación del imputado en ese delito. De ellos nos ocupamos de inmediato.

El primer requisito que se exige para ordenar la instrucción, por supuesto haciendo uso analógico de los requisitos del número primero del artículo doscientos noventa y dos del Código Procesal Penal, es que “se haya comprobado la existencia de un hecho tipificado como delito”. De esto surgen dos conclusiones importantes: la instrucción no podría acordarse si no ha existido un hecho previo que además reúna todas las condiciones para ser estimado como delito. Esto último nos lleva a la segunda de las conclusiones, que resulta sumamente obvia y es que jamás podría ordenarse la instrucción por un hecho constitutivo de falta, las cuales están sometidas, en su juzgamiento, a un procedimiento especial que no comprende una etapa instructora dentro de su configuración.

El otro requisito que determina el número uno del art. 292 CPP, es que “existan elementos de convicción suficientes para sostener, razonablemente, que el imputado es, con probabilidad, autor o partícipe” del delito. Y esto también se ha venido exigiendo de forma sistemática por los Jueces de Paz.

Aceptar esos requisitos como propios de la orden de instrucción hace necesario superar, para el solo efecto de pronunciar esa decisión, un análisis sobre los alcances del contenido de ese segundo requisito.

Es necesario, pues, que se determine de forma precisa a qué se ha referido el legislador cuando hace uso de la expresión “elementos de convicción” y cuál es el sustrato de esos elementos de convicción; luego en el plano cognoscitivo ha de determinarse qué nivel de convicción es el que resulta exigible al juez de paz.

Entre los operadores del sistema de justicia penal existe una tendencia persistente en confundir esos “elementos de convicción” con prueba. Sobre esta confusión es necesario aclarar que el contenido de esos elementos de convicción de ninguna manera podría ser prueba, por cuanto la estricta prueba, como ya lo dijimos, solo es aquella que se produce durante el juicio, o en etapas previas al mismo, pero satisfaciendo las condiciones que al efecto impone el art. 270 CPP.

Ninguna de las actuaciones llevadas adelante durante la instrucción, ni las diligencias iniciales de investigación mismas, pueden transitar con pretensiones probatorias al juicio; así lo ha previsto el art. 276 CPP. Entonces, todo lo que existe al momento de la audiencia inicial son actos o diligencias de investigación, pero no actos de prueba.

Así, pues, el sustrato empírico de esos “elementos de convicción” solo lo pueden ser las diligencias iniciales de investigación, como también lo reconoce Asencio Mellado, para algo más grave, como es la detención provisional.

Entonces, por elemento de convicción debía entenderse cualquier información con contenido incriminatorio que surge de las diligencias iniciales de investigación y que es capaz de sostener un juicio de probabilidad sobre la autoría o participación de una persona en un hecho delictivo. Esto nos lleva al siguiente nivel de análisis: cuál es el grado de conocimiento que el Juez de paz debe alcanzar para acordar la instrucción.

No puede de ninguna manera exigirse que el Juez de Paz llegue a formarse una convicción de certeza absoluta, en la que no quepa fisura alguna que dé lugar a la duda; eso solo puede exigirse como sustento de una decisión a partir de la cual se enerve o destruya la presunción de inocencia que desde el acto inicial de imputación acompaña a la persona sometida a proceso penal por virtud del art. 12 Cn.; pronunciar tal decisión no es competencia del Juez de Paz, salvo en los casos de procedimientos abreviados. El Juez de Paz únicamente ha de decidir si se habilita o no la instrucción y para ello es suficiente, como lo establece el art. 292.1 CPP, con que pueda construirse un juicio de probabilidad a partir de aquellos elementos de convicción. Cafferata Nores, entiende como probabilidad la concurrencia simultánea de elementos positivos y negativos, pero los elementos positivos son superiores en fuerza, a los negativos. Ese, pues, es el nivel de convicción que debe alcanzar el Juez de paz, para acordar la instrucción.

Es evidente que aquellos requisitos a los que nos hemos referido en el apartado anterior, superan por mucho las condiciones que debían motivar la

instrucción. Esos requisitos provocan unas consecuencias, que en nuestra opinión generan importantes disfunciones dentro del proceso penal; pues muchos casos en los que debía ordenarse la instrucción, por existir acreditada la existencia del delito y cuando menos una sospecha razonable acerca del autor, son sobreseídos provisionalmente, pues la contrapartida de la exigencia de elementos de convicción suficientes, es que cuando los mismos no lo son, es decir, no son razonablemente suficientes, se cumplen los presupuestos de esa clase de sobreseimiento, conforme a lo previsto por el Art., 309 CPP .

La investigación del hecho delictivo y de las personas presumidas responsables de ese hecho, de forma amplia y sin las limitaciones temporales que suponen los plazos de la detención administrativa y el término para inquirir, no debía estar sujeta a una decisión judicial; la instrucción, como fase del proceso destinada a ampliar la investigación preprocesal (o las diligencias iniciales de investigación, como las denomina el Código) no supone necesariamente el procesamiento de una persona, y menos la sujeción de la misma al proceso a partir de una medida cautelar de tipo personal y por eso sus requisitos, si es que debía haber alguno, han de ser de menor entidad que los exigidos para el procesamiento de una persona o para la aplicación de medidas cautelares.

La exigencia de unos “elementos de Convicción suficientes” que está prevista para la detención provisional como medida cautelar, resulta excesiva para ordenar la instrucción, pues esta decisión pocos o ningunos efectos provoca sobre la persona del imputado; al contrario, podría suponer la instrucción un grado de garantía superior, pues la investigación que en ese contexto se va a realizar estará bajo la tutela de un órgano jurisdiccional,

cosa que nunca o pocas veces ocurre, con la investigación suplementaria que se realiza después de pronunciado un sobreseimiento provisional.

Es necesario, pues, que se piense en la urgencia de regular normativamente los presupuestos de la orden de instrucción, o en que la misma constituya no una fase eventual del proceso condicionada por una decisión judicial, sino esencial y por tanto ineludible, salvo casos excepcionales.

Superado el análisis de las condiciones que han de habilitar la instrucción, así como la determinación de la naturaleza del alcoholtest y de la evaluación médica de embriaguez, como actos de investigación, podemos concluir que las mismas sí tienen un valor trascendente en la audiencia inicial cuando las mismas se ven acompañadas de otros actos de investigación que permitan forjar una imagen completa del tipo penal y no solo de un segmento muy restringido del mismo, como es la ebriedad, pues es evidente que de ellas pueden surgir algunos de los elementos de convicción necesarios para respaldar la hipótesis fiscal. Lo mismo ha de ocurrir durante la instrucción misma y la decisión que el juez encargado de su control deba emitir durante la audiencia preliminar, porque en esa etapa también se exige nada más que elementos de convicción razonables para ordenar la apertura a juicio.

Ahora, durante el juicio, esas diligencias de investigación debían tener la aptitud para transformarse en medios de prueba, para que puedan ser valoradas. De alguna manera lo ha dicho la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, en diferentes decisiones, de las que destacamos únicamente la pronunciada en fecha tres de septiembre del año dos mil dos. En esta decisión, la Sala dijo: Para convertir los actos de investigación en actos de prueba, es necesario que dichos actos, en lo posible, sean reproducidos o ampliados en el juicio oral mediante la correspondiente prueba testifical, a través del interrogatorio de peritos, si los hubiere,

mediante la lectura, en último extremo de los testimonios o pericias recibidos conforme a las reglas de los actos definitivos e irreproducibles, dando a las partes la posibilidad de someter a contradicción los elementos de prueba de la contraparte.

Parece indiscutible que el alcoholtest ni el protocolo de evaluación médica de embriaguez, cumplen con las condiciones de legitimación necesarias para ser incorporadas al juicio simplemente a través de su lectura; pero nada obsta para que el agente policial o el Médico Forense que los practicaron sean llamados a declarar en juicio como testigos de aquellos actos y de las condiciones personales en que se encontraba el imputado al momento de su realización. Recordemos que la ebriedad y sus efectos en las personas es un elemento descriptivo del tipo penal y por tanto su demostración puede ser alcanzada a través de cualquier medio lícito de prueba, incluso la testimonial.

CAPITULO V

INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

En este capítulo se expondrán los resultados obtenidos con la investigación de campo realizada, dichos resultados respaldaran el marco teórico planteado en el contenido del trabajo. Los resultados provienen de encuestas realizadas a Jueces de Paz y conductores del transporte colectivo.

Cabe mencionar que de la muestra planteada en el Anteproyecto para encuestas a operadores de justicia no se lograron realizar todas debido a que muchos jueces alegaron a través de sus Secretarios no tener tiempo para atenderlos.

Comenzaremos haciendo las respectivas interpretaciones numéricas y después el análisis de las encuestas realizadas a los Jueces de Paz a través de las diez preguntas que contenían dichas encuestas para luego analizar las respuestas dadas por conductores y de esta forma compararlas y verificar si las hipótesis propuestas en nuestro Anteproyecto de Tesis serán aceptables o no.

Para poder comprobar las Hipótesis General y Específicas se pondrá en práctica el método matemático y estadístico de la Media Aritmética. Como primer parámetro a usar diremos que el aspecto Favorable será abarcado por las preguntas que tuvieron como respuesta Si y las Desfavorables las que tuvieron por respuesta No. La Media Aritmética consiste en sumar los porcentajes tanto Favorables como Desfavorables entre el número de

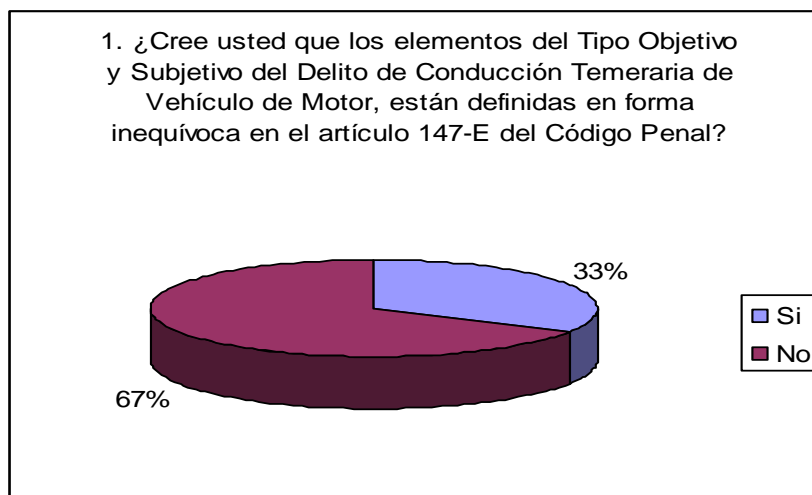
preguntas utilizadas para que de esta forma llegar a la conclusión si se aceptan o se rechazan las hipótesis con antelación formuladas.

5.1 Presentación de Resultados

5.1.1 Encuestas realizadas a Jueces de Paz del Departamento de San Salvador

Aquí se presenta una interpretación numérica y análisis de las diez preguntas realizadas a los Jueces de Paz.

Pregunta Número 1:

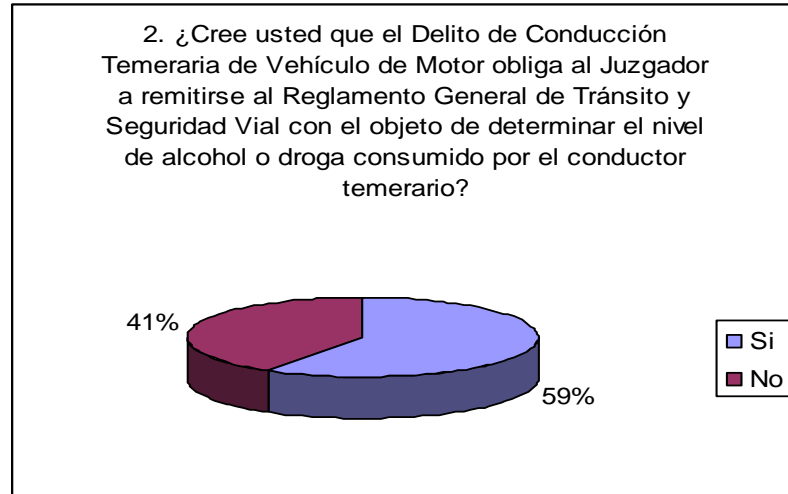


Interpretación Numérica: de la totalidad de Jueces de Paz encuestados, el 67% respondieron que el Artículo 147-E del Código Penal no reúne los elementos Objetivo y Subjetivo del Tipo Penal; un 33% respondió que si reúne los elementos Objetivos y Subjetivos del Tipo Penal y que se estos elementos se encuentran definidos en forma inequívoca con solo leer el Artículo.

Análisis: De los 12 Jueces de Paz que accedieron a contestar la encuesta, 8 aseguran que el Artículo 147-E del Código Penal no reúne los elementos del Tipo Penal y 4 consideran que si. Con lo que podemos observar que la

redacción del Artículo debería ser reformada y establecer de forma todos los elementos del Tipo Penal.

Pregunta Número 2:

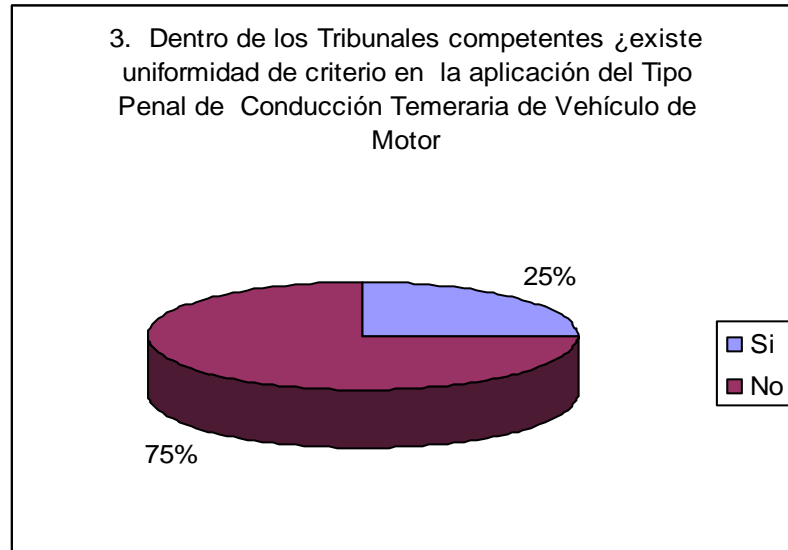


Interpretación Numérica: Del 100% de operadores de justicia encuestados, 59% creen que el Delito en investigación si los obliga a remitirse al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial para la determinación del nivel de alcohol o droga consumido por el conductor del transporte colectivo para así poder sancionar de forma adecuada; el 41% considera que no es necesario remitirse a dicho Reglamento.

Análisis: de los 12 jueces encuestados, 7 consideran que es necesario la remisión al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial para determinar el nivel permitido o no para el consumo de alcohol y drogas al momento de conducir, en especial vehículos de transporte colectivo; 5 contestaron que dicha remisión no es necesaria. A lo que podemos decir que es el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial el que establece de forma precisa el nivel de alcohol y droga que debe ser consumido por el

conductor de transporte colectivo para considerarse como Conductor Temerario.

Pregunta Número 3:

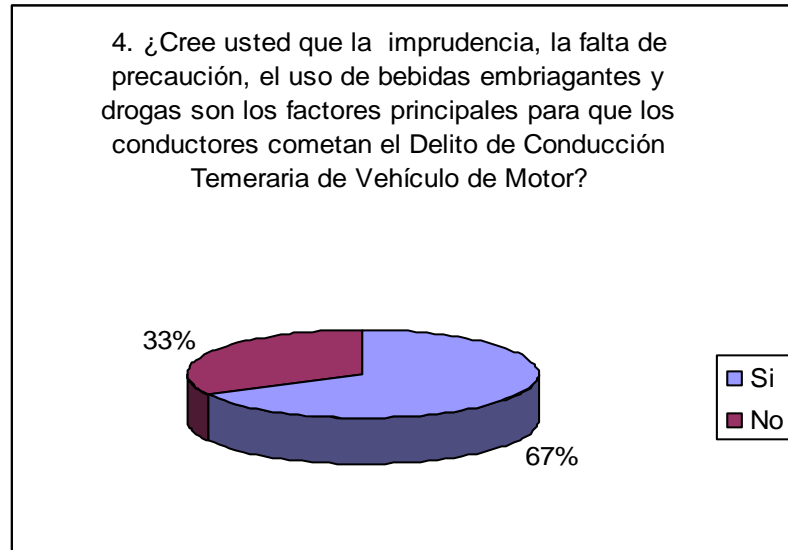


Interpretación Numérica: Del 100% de operadores de justicia encuestados, 75% consideran que no existe uniformidad de criterio a la hora de aplicar el Tipo Penal al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor en especial al ser realizado por conductores de transporte colectivo; 25% dicen que si existe uniformidad de criterio por parte de los aplicadores de justicia.

Análisis: de los 12 jueces encuestados, 9 aseguran que no existe un criterio uniforme por parte de los operadores de justicia al momento de aplicar las sanciones a los conductores que cometen el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor y 3 dicen que si existe uniformidad con el criterio a aplicar. Aquí vemos que en realidad si existe independencia judicial por parte de los jueces al momento de sancionar a los conductores que infringen la norma jurídica respecto al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de

Motor debido a que cada uno según sus consideraciones aplican las respectivas sanciones.

Pregunta Número 4:

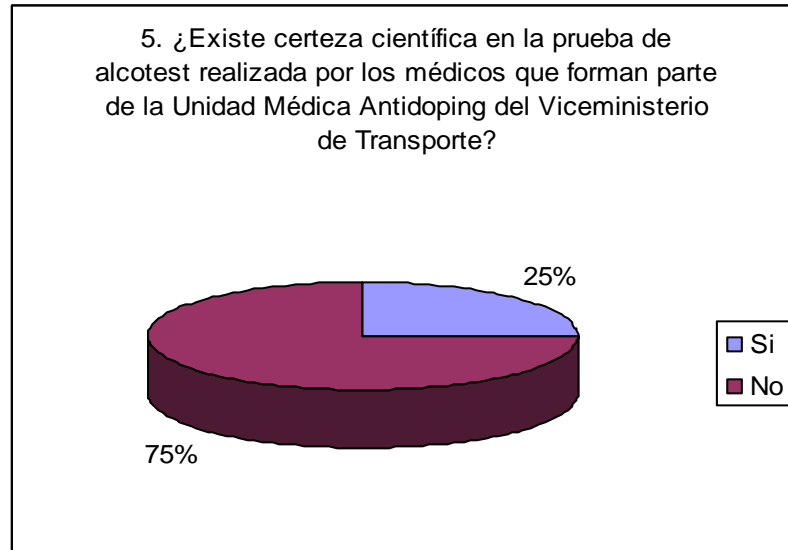


Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 67% dicen que los factores principales para el cometimiento del Delito en investigación si son la imprudencia, la falta de precaución, el uso de bebidas embriagantes y el consumo de drogas; el 33% consideran que estos factores no son los principales al momento de cometer el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

Análisis: de los 12 jueces de Paz encuestados, 8 afirman que los factores mencionados en la encuesta si son los principales para que un conductor cometa el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor; 4 jueces consideran que los factores en comento no son las causas principales para que un conductor pueda ser procesado por cometer el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor. Concluimos que las causas mencionadas

en la encuesta son los factores primordiales al momento del cometimiento del Delito.

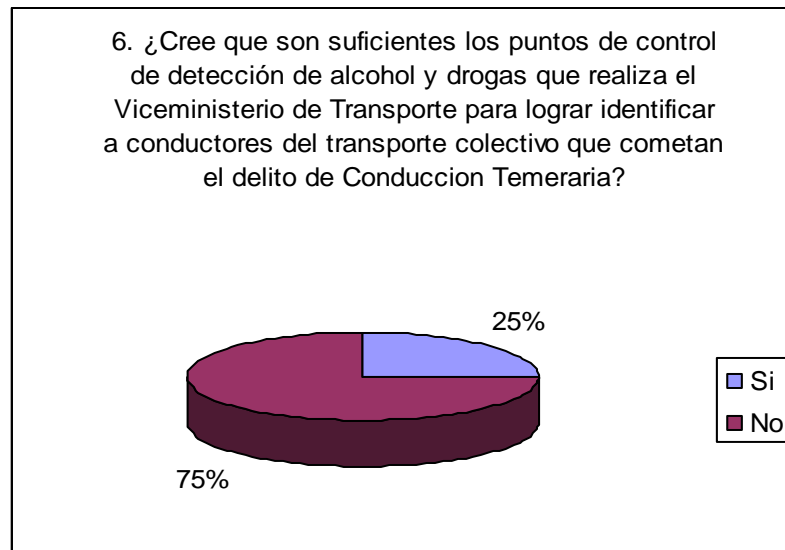
Pregunta Número 5:



Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 75% de los Jueces afirman que no existe certeza científica en la prueba de alcotest realizada por los médicos que forman parte de la Unidad Médica Antidoping del VMT; el 25% dicen que si la hay.

Análisis: de los 12 jueces de Paz encuestados, 9 aseguran que no existe ninguna clase de certeza científica con la prueba de alcotest que realizan los médicos que forman parte de la Unidad Médica Antidoping del Vice Ministerio de Transporte para poder sancionar a los conductores temerarios; 3 encuestados manifiestan que si existe certeza científica con esta clase de pruebas debido a que las personas que la realizan son las idóneas para determinar el nivel de alcohol y drogas consumidas por los conductores.

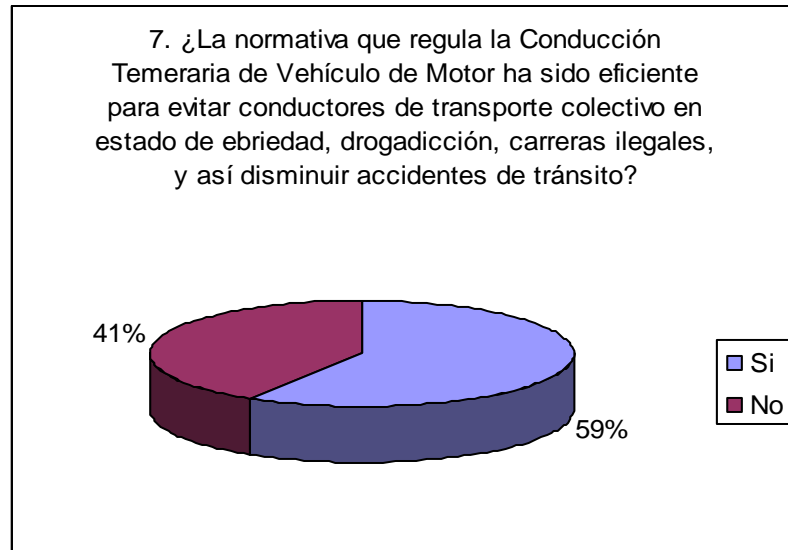
Pregunta Número 6:



Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 75% de encuestados no creen que los puntos de control para la detección de alcohol y drogas sean suficientes para identificar a los conductores del transporte colectivo que cometen el Delito de Conducción Temeraria; el 25% consideran que los puntos implementados por el VMT si son suficientes para determinar los conductores del transporte colectivo que infringen la norma jurídica establecida en el Artículo 147-E del Código Penal.

Análisis: 9 de los 12 encuestados, manifestaron que los puntos establecidos por el Vice Ministerio de Transporte no son suficientes para poder determinar a todos los conductores de transporte colectivo que cometen la Conducción Temeraria; 3 dicen que estos puntos son idóneos y suficientes para identificar a todos los conductores temerarios.

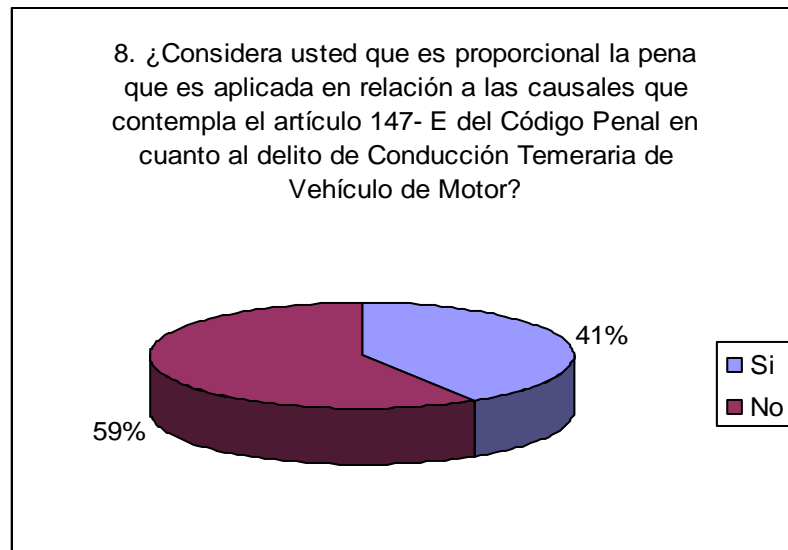
Pregunta Número 7:



Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 59% afirman que la normativa que regula la Conducción Temeraria ha sido suficiente para evitarla y de esta forma disminuir los accidentes de tránsito; 41% dicen que la normativa que regula la Conducción Temeraria no es suficiente para evitar los supuestos establecidos en el Artículo 147-E del Código Penal.

Análisis: 7 de los encuestados respondieron que la normativa donde se establece la Conducción Temeraria es suficiente para evitar que los conductores de transporte colectivo se conduzcan bajo el estado de ebriedad, drogadicción, carreras ilegales y de esta forma disminuir accidentes de tránsito; 5 de los 12 encuestados aseguraron que la normativa no es suficiente para evitar las causas primordiales de accidentes de tránsito. Podemos decir que los supuestos mencionados en el Artículo referente a la Conducción Temeraria son los factores que deben evitarse y así disminuir los accidentes de tránsito.

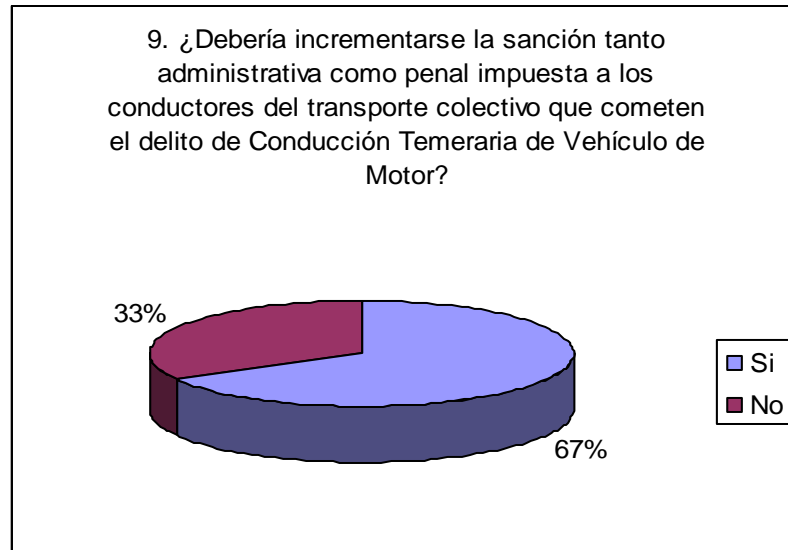
Pregunta Número 8:



Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 59% de los operadores de justicia encuestados consideran que la pena aplicable para el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor no es proporcional al Delito; el 41% dicen que si es proporcional tanto el Delito como la pena.

Análisis: 7 jueces encuestados aseguran que la pena no es proporcional al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor; 5 dicen que si es proporcional. Por lo que podemos decir que es necesario realizar una reforma al Artículo 147-E del Código Penal en el cual se estudie cual seria la mejor sanción para los que cometan el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

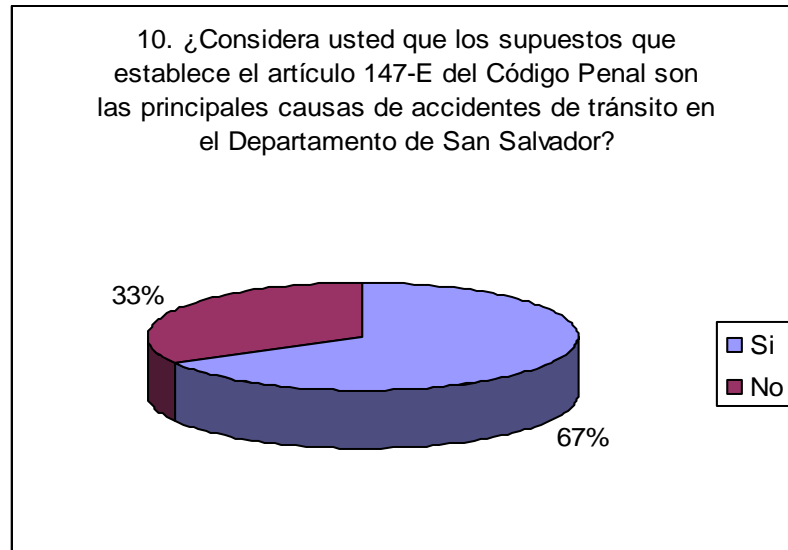
Pregunta Número 9:



Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, 67% dicen que si deberían aumentarse las sanciones administrativas y penales impuestas a los conductores del transporte colectivo que cometen el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor; 33% dicen que no deben incrementarse las sanciones.

Análisis: 8 jueces encuestados dicen que debe reformarse el Artículo 147-E del Código Penal y las demás leyes que regulan la Conducción Temeraria incrementando las sanciones; 4 dicen que esta reforma no es necesaria ya que son suficientes las sanciones establecidas actualmente en nuestra normativa. A lo cual podemos mencionar que es necesario estudiar a cabalidad el Artículo que regula la Conducción Temeraria y de esta forma aumentar las sanciones ya que no son proporcionales al Delito.

Pregunta Número 10:



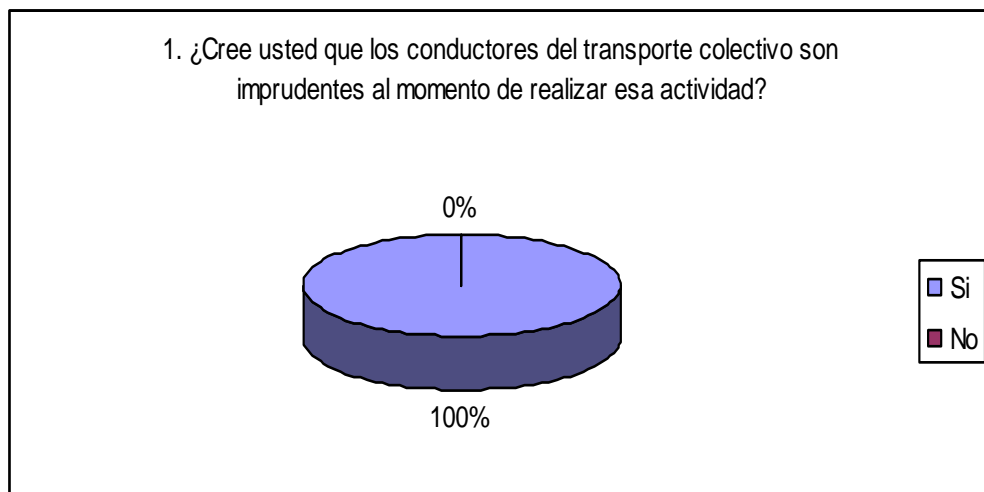
Interpretación Numérica: del 100% de encuestados, el 67% creen que los supuestos establecidos en el Artículo 147-E del Código Penal son las causas principales de accidentes de tránsito en el Departamento de San Salvador; el 33% dicen que estas causas no son las principales para el cometimiento de accidentes de tránsito.

Análisis: 8 encuestados dicen que los supuestos que taxativamente aparecen en el Artículo 147-E del Código Penal son los factores primordiales para cometer accidentes de tránsito; 4 dicen que estos factores posiblemente causan accidentes de tránsito pero no son los principales. En conclusión, es necesario que se estudien las causas mas frecuentes por las cuales se dan los accidentes de tránsito que están relacionadas con la Conducción Temeraria para de esta forma poder incorporarse nuevos factores o eliminarse causas.

5.1.2 Encuestas realizadas a Conductores Particulares en el Departamento de San Salvador

En este apartado se realizara la interpretación numérica y el análisis de las respectivas diez preguntas hechas a los Conductores del Departamento de San Salvador.

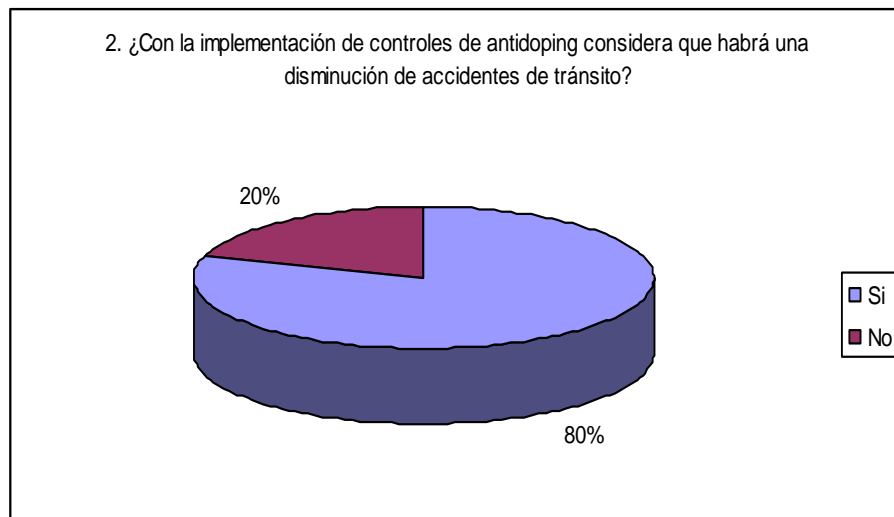
Pregunta Número 1:



Interpretación Numérica: el 100% de las personas encuestas creen que los conductores de transporte colectivo son imprudentes al momento de realizar dicha actividad.

Análisis: De los 20 conductores de vehículos particulares encuestados, todos afirman que existe imprudencia por parte de los conductores de transporte colectivo al realizar su trabajo. Podemos decir que los conductores de transporte colectivo realizan dicha actividad de forma imprudente causa inseguridad para los pasajeros y transeúntes poniendo en peligro sus vidas e integridad física.

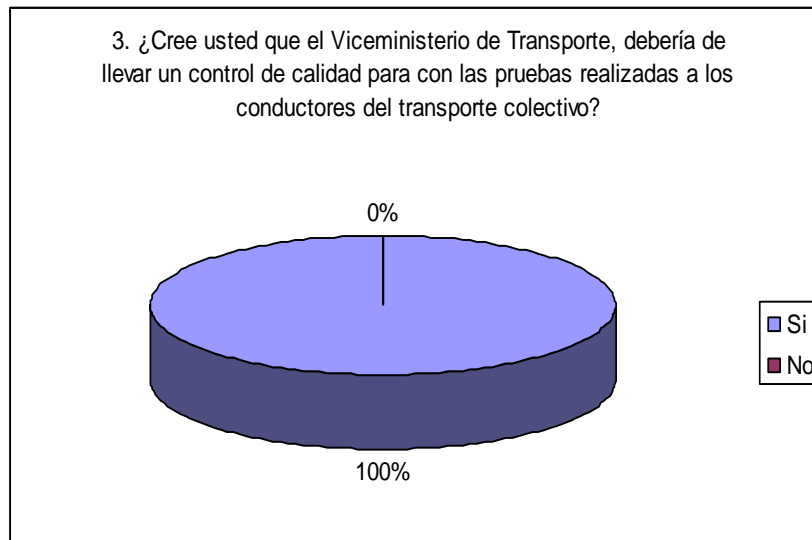
Pregunta Número 2:



Interpretación Numérica: el 100% de los encuestados, 80% dicen que con la implementación de los controles realizados por el Vice Ministerio de Transporte existirá una disminución de accidentes de tránsito; el 20% consideran que estos controles no influyen en la disminución de accidentes de tránsito.

Análisis: De los 20 conductores de vehículos particulares encuestados, 16 conductores aseguran que la implementación de controles antidoping por parte del VMT hay una disminución en los accidentes de tránsito; 4 dicen que los controles realizados por la Unidad Médica Antidoping del VMT no son forma de disminuir los accidentes de tránsito que se reportan en el Departamento de San Salvador. A lo que podemos afirmar que los controles antidoping de la Unidad Médica Antidoping del VMT dan seguridad a la población del Departamento de San Salvador ya que son una forma para que los accidentes de tránsito disminuyan.

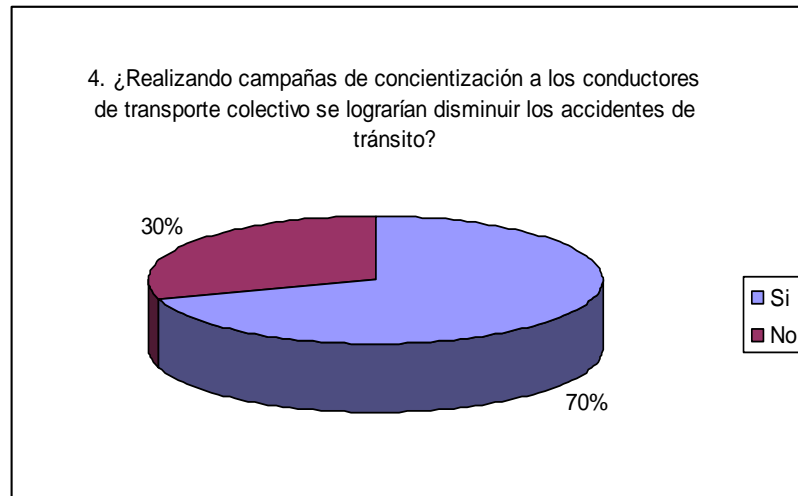
Pregunta Número 3:



Interpretación Numérica: el 100% de las personas encuestas creen que el VMT debe llevar un control de calidad para con las pruebas realizadas a los conductores del transporte colectivo para así evitar la Conducción Temeraria.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, los 20 afirmaron que es necesario el control de calidad verificado por el Vice Ministerio de Transporte con las pruebas que se realizan a los conductores de transporte colectivo del Departamento de San Salvador. En conclusión, podemos afirmar que es de suma importancia que el Vice Ministerio de Transporte lleve un control de calidad en las pruebas que realizan a los conductores, en especial de los conductores de transporte colectivo.

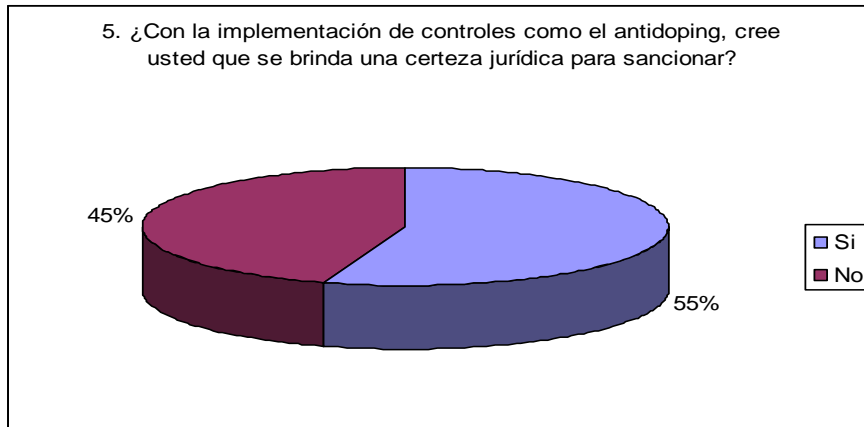
Pregunta Número 4:



Interpretación Numérica: del 100% de las personas encuestas, 70% consideran que al realizar campañas de concientización a los conductores del transporte colectivo se lograra la disminución de los accidentes de tránsito en el Departamento de San Salvador; el 30% aseguran que las campañas de concientización no lograrán que exista una disminución de accidentes de tránsito.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 14 conductores afirman que las campañas de concientización hacia los conductores del transporte colectivo son importantes para lograr que haya una disminución en los accidentes de tránsito; 6 encuestados no consideran que estas campañas de concientización influyan en la disminución de accidentes de tránsito. Es importante que el VMT siga ejecutando las campañas de concientización hacia los conductores de transporte colectivo ya que según los demás conductores estas han servido para que haya menos accidentes de tránsito en el Departamento de San Salvador.

Pregunta Número 5:



Interpretación Numérica: del 100% de los encuestados, 55% dicen que la implementación de controles antidoping brindara certeza jurídica al momento de sancionar a los conductores temerarios; 45% de personas encuestadas consideran que los controles antidoping no brindan certeza jurídica para sancionar a los conductores que cometen el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor en especial de los vehículos de transporte colectivo.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 11 personas consideran que los controles antidoping si brindan certeza jurídica para determinar las sanciones ha imponer a los conductores temerarios; 9 dicen que estos controles no proporcionan ninguna clase de certeza jurídica al momento de sancionar a los conductores del transporte colectivo. Diremos que los controles antidoping brindan certeza jurídica para imponer las correspondientes sanciones a los conductores que infringen la norma jurídica que sanciona el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor muy especialmente del transporte colectivo.

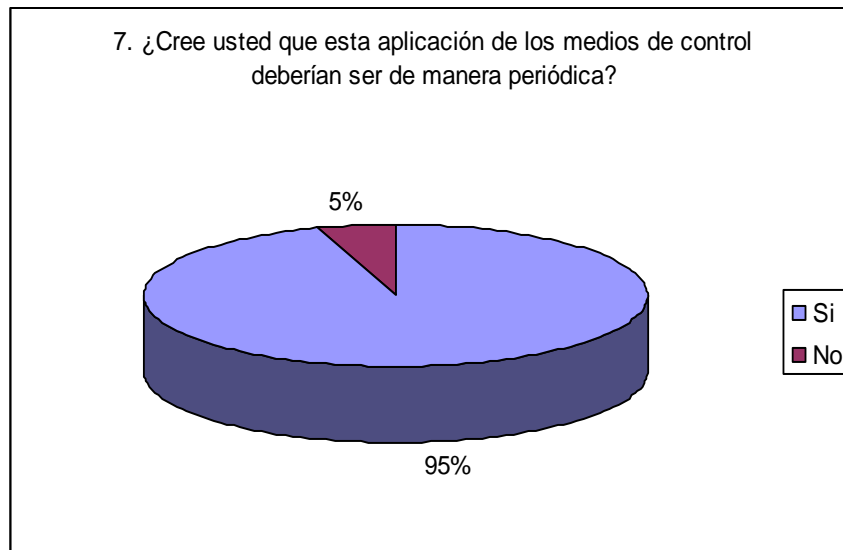
Pregunta Número 6:



Interpretación Numérica: del 100% de los encuestados, 70% consideran que el VMT no realiza una buena labor al aplicar los controles antidoping y así detectar conductores del transporte colectivo que infringen la normativa penal para luego sancionarlos; el 30% aseguran que el Vice Ministerio de Transporte realiza una buena labor al momento de aplicar los medios de control para brindar certeza a la hora de sancionar a los conductores temerarios del transporte colectivo en el Departamento de San Salvador.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 6 personas creen que los medios de control aplicados por el VMT son los adecuados para brindar certeza al momento de sancionar a los conductores del transporte colectivo; 14 aseguran que estos medios implementados no son lo suficientemente eficientes para determinar con certeza a los conductores temerarios y así poder sancionarlos administrativa y penalmente. El Vice Ministerio de Transporte debe implementar nuevos mecanismos para brindar certeza científica y jurídica cuando los conductores del transporte colectivo son procesados bajo el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

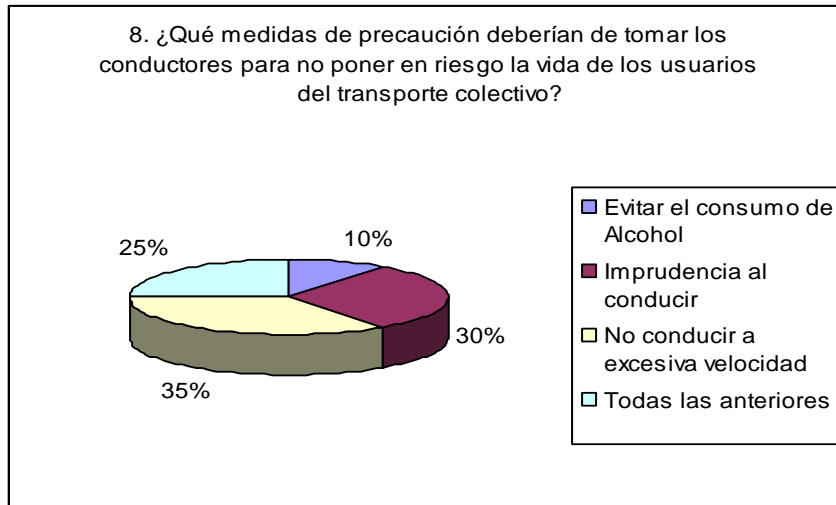
Pregunta Número 7:



Interpretación Numérica: del 100% de los encuestados, un 95% consideran que los medios de control aplicados por el VMT deben implementarse de forma periódica; el 5% dicen que estos controles deben ser de manera esporádica.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 19 dicen que es necesario que los controles que aplican el Vice Ministerio de Transporte se den de manera periódica; 1 conductor dice que no es necesario esta clase de control de forma periódica. Es importante que el Vice Ministerio de Transporte mantenga en forma constante todos los puntos y medios de control que aplican para determinar conductores de transporte colectivo cometiendo el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.

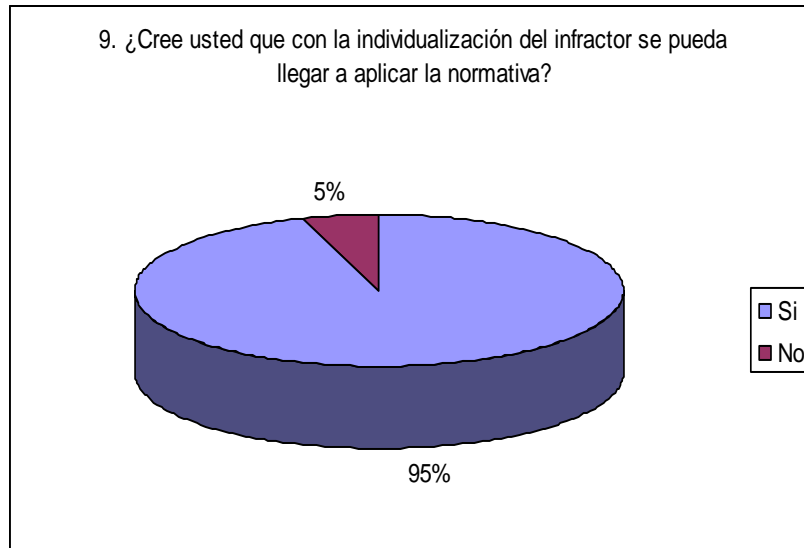
Pregunta Número 8:



Interpretación Numérica: el 100% de los encuestados, un 35% dicen que la principal medida de precaución que deben tomar los conductores del transporte colectivo es no conducir a excesiva velocidad, 30% dicen que es necesario evitar la imprudencia al momento de conducir; evitar el consumo de alcohol es el factor principal que el 10% tomo en consideración al momento de ser encuestados y el 25% afirman que todas las medidas deben ser puestas en practica para no poner en peligro la vida e integridad física de las personas usuarias del transporte colectivo.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 2 aseguran que evitando el consumo de alcohol no se pondrá en peligro la vida de los usuarios del transporte colectivo, 6 dicen que se debe evitar la imprudencia al momento de conducir vehículos de transporte público; 7 afirman que no se debe conducir a excesiva velocidad y 5 consideran que se deben tomar todas las medidas para evitar poner en peligro la vida de los usuarios del transporte colectivo. Las medidas que todo conductor de transporte colectivo debe tomar en cuenta a la hora de transportar a los usuarios son: No conducir a excesiva velocidad, evitar conducir imprudentemente y evitar el consumo de alcohol y drogas al momento de manejar.

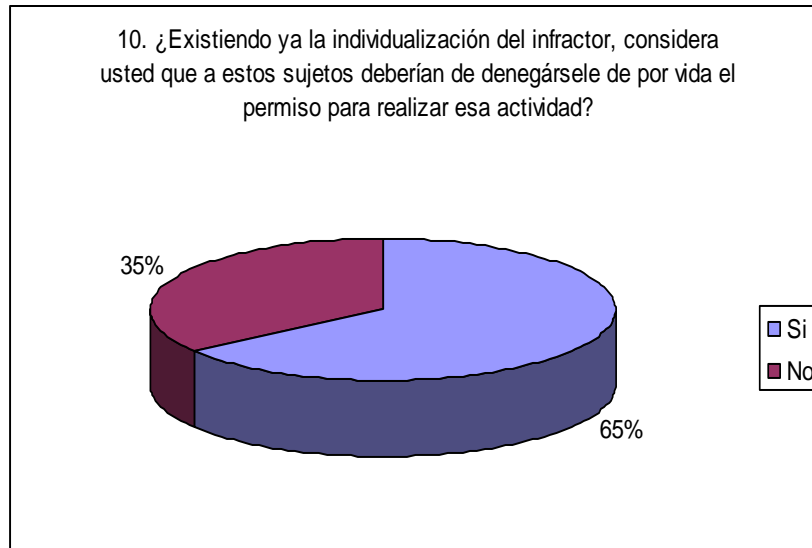
Pregunta Número 9:



Interpretación Numérica: el 100% de los encuestados, 95% consideran que si se logra aplicar la normativa a través de la individualización del infractor; 5% afirman que no es necesario individualizar al infractor para aplicar la normativa administrativa y penal.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 19 personas consideran que es necesaria la individualización de los conductores temerarios para lograr sancionarlos correctamente; 1 persona cree que no es importante individualizar al infractor para aplicar la debida sanción. Una de las formas para individualizar a los conductores que infringen el Artículo 147-E del Código Penal es a través de los controles antidoping realizados por el Vice Ministerio de Transporte.

Pregunta Número 10:



Interpretación Numérica: el 100% de los encuestados, 65% aseguran que al existir una reincidencia en el cometimiento del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, es el caso de vehículos de transporte colectivo, debe denegársele el permiso para conducir de forma permanente; el 35% considera que no es necesario denegarles de por vida el permiso para conducir vehículos de transporte colectivo.

Análisis: De los 20 conductores encuestados, 13 dicen que se debe negar de por vida el permiso para conducir a los conductores temerarios que repitan esta conducta poniendo en peligro la vida de terceros; 7 afirman que este permiso no debe ser negado ya que es la forma de subsistencia de estas personas. Se debe buscar un mecanismo para que los conductores de transporte colectivo sean concientizados y no vuelvan a cometer el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor o buscar sanciones mas graves cuando un conductor temerario reincida en dicha acción.

5.2 Comprobación de Hipótesis

5.2.1 Hipótesis General

Con la implementación de la normativa que sanciona la Conducción Temeraria, se logrará una disminución de accidentes de tránsito.

5.2.1.2 Comprobación de la Hipótesis General

No.	Pregunta	Favorable	Desfavorable
2	¿Con la implementación de controles de antidoping considera que habrá una disminución de accidentes de tránsito?	80%	20%
4	¿Realizando campañas de concientización a los conductores de transporte colectivo se lograrían disminuir los accidentes de tránsito?	70%	30%
7	¿La normativa que regula la Conducción Temeraria de Vehículo de Motor ha sido eficiente para evitar conductores de transporte colectivo en estado de ebriedad, drogadicción, carreras ilegales, y así disminuir accidentes de tránsito?	59%	41%
Total		209	91
Promedio		69.67%	30.33%

Se tomó como base para comprobar la Hipótesis General las preguntas 2 y 4 realizada a los Conductores Particulares y la 7 de los Jueces. Como podemos observar, después de comparar los aspectos favorables y desfavorables, el promedio de favorables es 69.67% sobrepasando el promedio mas alto del 50%, por lo cual aceptamos la Hipótesis General planteada en el Anteproyecto de Tesis. Tomaremos la Hipótesis General como cierta.

5.2.2 Primera Hipótesis Específica

El consumo de bebidas embriagantes, uso de drogas, excesiva velocidad, la imprudencia y la falta de precaución de los conductores del transporte colectivo son factores primordiales para el cometimiento de accidentes de tránsito que vulneran el bien jurídico de la vida.

5.2.2.1 Comprobación de la Primera Hipótesis Específica

No.	Pregunta	Favorable	Desfavorable
1	¿Cree usted que los conductores del transporte colectivo son imprudentes al momento de realizar esa actividad?	100%	0%

4	Según su experiencia como aplicador de la norma, ¿cree usted que la imprudencia, la falta de precaución, el uso de bebidas embriagantes y drogas son los factores principales para que los conductores cometan el Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor?	67%	33%
10	¿Considera usted que los supuestos que establece el artículo 147-E del Código Penal son las principales causas de accidentes de tránsito en el Departamento de San Salvador?	67%	33%
Total		234	66
Promedio		78%	22%

Al estudiar detalladamente el cuadro anterior en el cual se han utilizado las preguntas 1 de Conductores y 4 y 10 de Jueces, nos damos cuenta que en el aspecto favorable obtuvo un 78%, por lo cual podemos decir que la Primera Hipótesis Específica es aceptada como cierta.

5.2.3 Segunda Hipótesis Específica

A mayor control por parte del Estado Salvadoreño para la ejecución de mecanismos de prevención habrá una disminución en cuanto a las estadísticas de los accidentes de tránsito.

5.2.3.1 Comprobación de la Segunda Hipótesis Específica

No.	Pregunta	Favorable	Desfavorable
3	¿Cree usted que el Viceministerio de Transporte, debería de llevar un control de calidad para con las pruebas realizadas a los conductores del transporte colectivo?	100%	0%
5	¿Con la implementación de controles como el antidoping, cree usted que se brinda una certeza jurídica para sancionar?	55%	45%
6	¿Considera que el Viceministerio de Transporte, realiza una buena labor al momento de aplicar los medios de control que brindan certeza para sancionar?	30%	70%
8	¿Considera usted que es proporcional la pena que es aplicada en relación a las causales que contempla el artículo 147- E del Código Penal en cuanto al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor?	41%	59%
Total		226	174
Promedio		56.5%	43.5%

Para comprobar esta Hipótesis se utilizaron de la pregunta 3 a la 6 realizada a los Conductores Particulares y la 8 a Jueces. Observamos que el aspecto favorable cuenta con un 56.5%, debido a que es mas alto del 50%, diremos que la Segunda Hipótesis Especifica es aceptada como cierta.

5.2.4 Tercera Hipótesis Específica

A mayor aplicación de los medios de control para individualizar al infractor del delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor existirá mayor certeza jurídica para imponer la correspondiente sanción.

5.2.4.1 Comprobación de la Tercera Hipótesis Específica

No.	Pregunta	Favorable	Desfavorable
7	¿Cree usted que esta aplicación de los medios de control debería ser de manera periódica?	95%	5%
9	¿Cree usted que con la individualización del infractor se pueda llegar a aplicar la normativa?	95%	5%
10	¿Existiendo ya la individualización del infractor, considera usted que a estos sujetos deberían de denegársele de por vida el permiso para realizar esa actividad?	65%	35%
5	¿Existe certeza científica en la prueba de alcotest realizada por los médicos que forman parte de la Unidad Médica Antidoping del Viceministerio de Transporte?	25%	75%
Total		280	120
Promedio		70%	30%

Para comprobar la Tercera Hipótesis Especifica, hemos usado como parámetro las preguntas número 7, 9 y 10 realizada a los Conductores Particulares y la 5 de los Operadores de Justicia, observando que el porcentaje de favorable es 70% llegamos a la conclusión que esta Hipótesis también es aceptada como verdadera.

CAPITULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

Al hablar del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor realizado específicamente por los Conductores del Transporte Colectivo en el Departamento de San Salvador en el periodo comprendido por los años 2007-2008 se puede concluir al respecto que:

- 1 La tipificación del Delito en mención ha surgido por la necesidad de tutelar los bienes jurídicos como lo son la vida e integridad física de las personas.
- 1 Aun no se han determinado los parámetros para establecer la interpretación que se debe de hacer a esta norma penal de igual forma se infiere a cerca de la validez de cierto medios de prueba que sirven para sustentar la realización del Tipo.
- 2 Todo ello nos conlleva a una serie de problemáticas que surgen entorno a la Conducción Temeraria, las cuales dan lugar a vulnerar una serie de principios así como a dificultar el establecimiento para la determinación de acciones que serán consideradas como Conducción Temeraria de Vehículo de Motor.
- 3 Se presenta dificultad al momento de establecer el concepto de Manejar en Estado de Ebriedad.

- 4 Nuestros legisladores no han creado una norma penal que cumpla los elementos Objetivos y Subjetivos del Tipo Penal del Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor en forma precisa, inequívoca y concreta.
- 5 Para determinar el nivel de alcohol o drogas consumido por el Conductor Temerario es necesario que el juzgador se remita al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.
- 6 Así mismo su estudio nos lleva a la determinación de la eficacia de los medios que se utilizan para demostrar la conducta típica y así conocer cuando ésta trasciende a la esfera penal para la aplicación de la norma.
- 7 Los operadores de justicia utilizan diversos criterios para resolver los procesos judiciales.
- 8 De igual manera la Conducción Temeraria no está teniendo una adecuada aplicación ya que la Fiscalía General de la República establece que el conductor debe ir acompañado de otra persona para considerarse Conducción Temeraria pero los legisladores nos argumentan que solo o acompañado deben de castigar a todo conductor que realice la conducta descrita en el Tipo Penal.
- 9 Con la implementación de la normativa que sanciona la Conducción Temeraria y los controles antidoping realizados por el Vice Ministerio de Transporte hemos observado una disminución de accidentes de tránsito y Conductores Temerarios durante el periodo 2007-2008.

6.2 Recomendaciones

1. Es necesario que se comience por el cumplimiento a todas las normas relativas al Delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor tratando de observar si aumentan o disminuyen los casos de Conducción Temeraria, para luego reformar el Tipo Penal, estableciendo de forma precisa todas las conductas que se considerarán Conducción Temeraria tales como: Imprudencia y Falta de Precaución; así mismo se necesita realizar un estudio para aumentar la sanción tanto penal como administrativa tomando en cuenta la reincidencia, valorando la suspensión de forma vital del permiso para conducir o licencia.
2. En el mismo Código Penal se tiene que establecer el nivel de alcohol y drogas para que ya no sea necesario la remisión al Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.
3. Aunque no fue parte de nuestro estudio se deben establecer como conductas consideradas como Conducción Temeraria otros parámetros además de los mencionados en las conclusiones tales como: Irrespeto a las señales de tránsito y el uso de teléfono celular.

Bibliografía.

LIBROS

GISBERT CALABUIG, JUAN ANTONIO: **“Medicina Legal y Toxicología”**; 5ta edición; Editorial Masson, Barcelona, España, 1989.

TESIS

AVALOS ROSALES, ROSANA MARTINA: **“Legislación sobre el transporte público y sus consecuencias ambientales”**. Tesis Universidad de El Salvador, San Salvador, 2003.

BARRIENTOS HERNÁNDEZ, ANA MARGARITA: **“Conducción Temeraria de Vehículo Automotor y Principio de Legalidad”**. Tesis Universidad de El Salvador, Santa Ana, 2005.

DÍAZ CASTILLO, MARCO TULIO: **“Implicaciones constitucionales, penales y procesales derivadas de la criminalización de la Conducción Temeraria”**. Tesis Universidad de El Salvador, San Salvador, 2008.

GONZÁLEZ HERNÁNDEZ, JOHANN MARGARITA; **“El delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor en la ciudad de San Miguel”**. Tesis Universidad de El Salvador, San Miguel, 2009.

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.

PÁGINAS WEB.

[www. jusrisweb .com](http://www.jusrisweb.com)

<http://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml>

<http://www.elsalvador.com/vertice/2001/12/9/vert10.html>

<http://www.jurisprudencia.gob.sv/>

<http://www.csj.gob.sv/idioma.html>

<http://es.wikipedia.org>

LEYES

Constitución de la República de El Salvador, D. L. No. 234, Tomo No. 281 del 16 de diciembre de 1983.

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.

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.

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.

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.

Reglamento de Estupefacientes psicotrópicos precursores, sustancias y productos químicos agregados, D. E número 84, del 22 de junio de 1998 publicado en el Diario Oficial No. 130, Tomo 340, del 14 de julio de 1998.

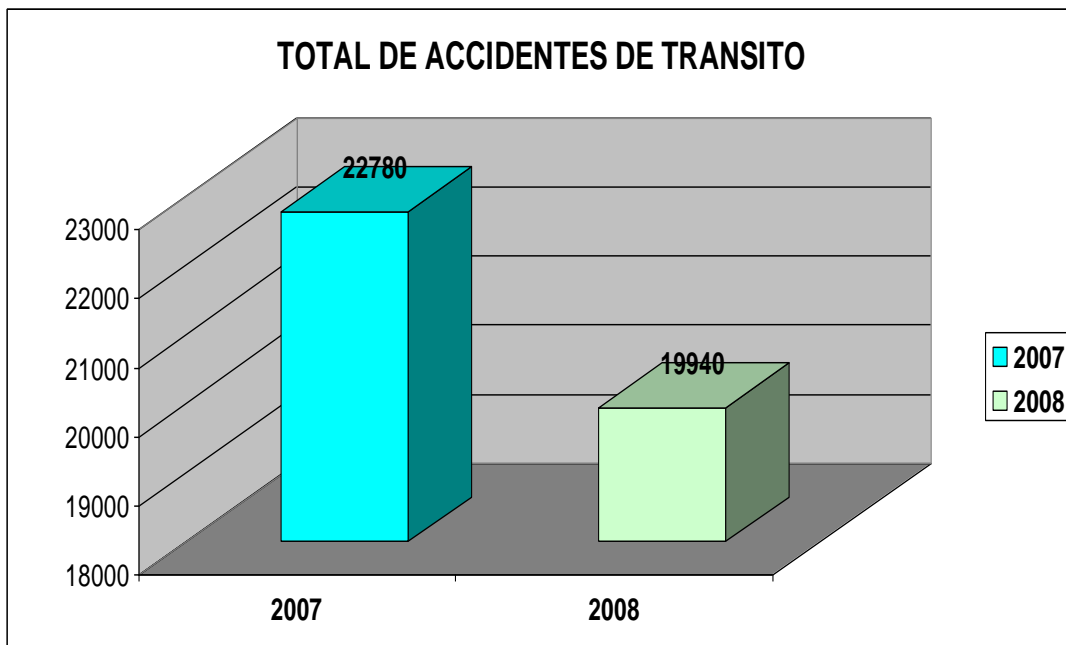
Ley Reguladora de las Actividades Relativas a las Drogas, D. L número 728, del 5 de marzo de 1991, publicado en el Diario Oficial No. 52, Tomo número 310, del 15 de marzo de 1991.

Anexos

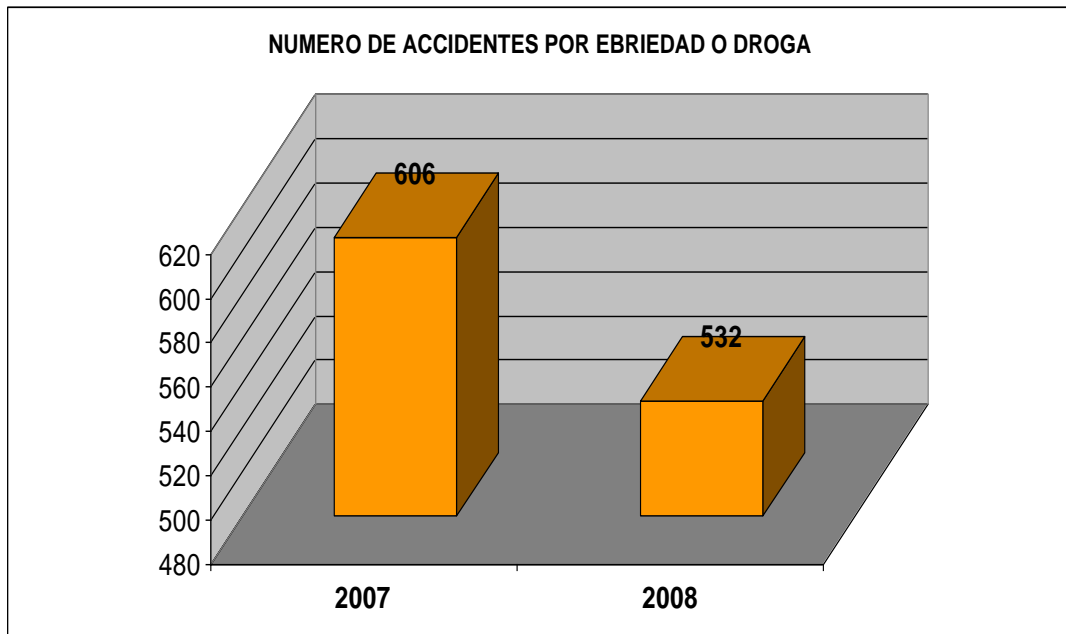
1- Promedio de las unidades en el área metropolitana de San Salvador.

	Cantidad	Promedio por (Años)	Mayores de 15 años
Auto buses	2,764	19.90	58.7%
Mini Buses	852	7.02	23.7%
Micro buses	1,688	7.32	35.7%

2- Accidentes de Tránsito 2007-2008.



3- Número de Accidentes provocado por Manejar en Estado de Ebriedad o Consumo de Drogas.



4- Accidentes de Tránsito por Departamento en el año 2008.

Departamentos	Accidentes 2008
Ahuachapan	299
Cabañas	127
Chalatenango	248
Cuscatlan	301
La Libertad	2056
La Paz	446
La Union	264
Libertad NTE	753
Libertad SUR	221
Morazan	236
San Miguel	1528
San Salvador	10937
San Vicente	159
Santa Ana	1135
Sonsonate	835
Usulután	405
TOTAL	19950

**5. Cuadro comparativo de accidentes de transito por regiones
Periodo del 01 de enero al 31 de diciembre de 2007-2008 proporcionado
por la Policía Nacional Civil.**



**POLICIA NACIONAL CIVIL
SUB DIRECCION DE TRANSITO TERRESTRE
COMPARATIVO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR
REGIONES
PERIODO DEL 01 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007-
2008**

ACTIVIDADES	TOTAL ACCIDENTES 2007	TOTAL ACCIDENTES 2008	DETENIDOS POR CONDUCCION TEMERARIA
REGIONES			
DIVISION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	10194	8306	373
PATRULLEROS DE TRANSITO	265	299	16
SAN SALVADOR SUR	297	277	21
SAN SALVADOR NORTE	666	638	32
MEJICANOS (ZACAMIL)	427	363	36
SOYAPANGO	818	732	190
CIUDAD DELGADO	354	333	38
TOTAL	13021	10948	706

6-Cuadro comparativo de procesos por la comisión del delito de conducción temeraria de vehículo automotor en los años 2007-2008.



CENTRO INTEGRADO DE JUSTICIA PENAL DR. ISIDRO MENENDEZ

AÑOS	JUZGADOS DE PAZ	JUZGADOS DE INSTRUCCION	JUZGADOS DE SENTENCIA	TOTAL
2007	605	15	1	621
2008	495	9	5	509

NOTA ACLARATORIA:

EN LOS LIBROS DE ENTRADAS PENALES DE CADA UNO DE LOS JUZGADOS NO SE LLEVA UNA ESTADISTICA DEL PORCENTAJE DE CONDUCTORES TEMERARIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO.

7- Resoluciones que se declaran en los procesos que se siguen por el delito de conducción temeraria.

Entre las resoluciones que se declaran están:

- Sobreseimiento Definitivo.
- Sobreseimiento Provisional.
- Aplicación de la Suspensión Condicional del Procedimiento: cuyas reglas de conducta mayormente impuestas son:
 - a. Obligación de permanecer en el lugar de residencia.
 - b. Abstenerse del uso de drogas ilícitas.
 - c. Abstenerse del abuso de bebidas embriagantes y del uso indebido del drogas licitas.
 - d. Presentarse al Juzgado cada 15 días.
 - e. Asistir a un centro de rehabilitación como REMAR, Alcohólicos Anónimos, etc.

8-Procedimiento realizado por el Viceministerio de Transporte.

PROCEDIMIENTO REALIZADO POR EL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE PARA DETECTAR A LOS CONDUCTORES TEMERARIOS

En los Controles ubicados en diferentes puntos del país los médicos que se desempeñan en la Unidad Médica Antidoping del Viceministerio de Transporte solamente se encargan de realizar la prueba técnica para determinar el grado de concentración del alcohol en sangre de los conductores (elegidos al azar), luego se llena un formulario con los datos del conductor temerario para luego presentar esta información al Viceministerio de Transporte.

Es importante recalcar que los médicos que realizan estas pruebas solo se encargan de esto debido a que no tiene ninguna facultad para imponer multas o llevar detenidos a los conductores.

PROCEDIMIENTO REALIZADO POR EL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE PARA DETECTAR A LOS CONDUCTORES TEMERARIOS

En los controles vehiculares, los agentes policiales realizan prueba de alcotest. Si es mayor de 100 miligramos por decilitros se considera Conductor Temerario.

Se llena un acta con las condiciones del vehículo que conducía la persona para su remisión, se informa al servicio de grúa para ser llevado el vehículo a un lugar de parqueo (usualmente al Predio de Shangallo, Ilopango)

Se emite una multa de \$57.14 por ser una Infracción Muy Grave establecida en la Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial y el pago por la prestación de servicio de grúa.

Además se le informa al conductor que será detenido (llenando un acta de detención) llevándolo a un chequeo médico al Instituto de Medicina Legal para la evaluación médica de embriaguez.

9- Noticias Nacionales Relativas al Delito de Conducción Temeraria.

Responsabilizan de 34 muertos a temerarios



Este microbús se salió del bulevar Constitución, km 20, en la ruta Quezaltepeque-San Salvador. Hubo cuatro lesionados el jueves. FOTO EDH / DOUGLAS URQUILLA

JAIME LÓPEZ

Los conductores temerarios son una verdadera amenaza para la seguridad de los salvadoreños. Las frías estadísticas de la Subdirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil (PNC) lo confirman, ya que de enero al 15 de noviembre, 34 personas han muerto en las diferentes carreteras del país, víctimas de los motoristas que manejan en estado de ebriedad o bajo efectos de diversas drogas.

La última víctima de estos conductores fue la niña Doris Abigail Arévalo, de 8 años, quien murió atropellada ayer cerca del mediodía, en el km 22 de la Carretera Anillo Periférico, jurisdicción de Quezaltepeque, La Libertad, poco después de que pasara la caravana efemelenista por el sector.

De acuerdo con las autoridades de Tránsito, la imprudencia del conductor y el descuido de los padres de la niña habrían influido en el fatal accidente.

La Policía identificó a Andrés Alonso Orellana Urrutia como sospechoso de cometer este hecho. Fue capturado de inmediato. Las autoridades aclararon que a pesar de que la niña y sus padres salieron a presenciar el evento político, éste no guarda ninguna relación con lo sucedido.

A esta lamentable pérdida, la Policía también atribuye a conductores temerarios las lesiones sufridas por 368 personas a escala nacional.

Cuestionan las pruebas antidopaje de Transporte

» Chequeos de campo que realizan en orina sólo indica el consumo, pero no que se ande bajo efectos de drogas



Pedro hernández, acusado de conducción temeraria bajo efectos de cocaína, fue declarado inocente de ese delito porque la prueba de Medicina Legal resultó negativa. FOTO EDH / ARCHIVO

NOTAS RELACIONADAS

- [La dureza prometida por la FGR no se hace sentir](#)

JORGE BELTRÁN

MARTES, 5 DE FEBRERO DE 2008 EL DIARIO DE HOY

Que una persona dé positivo a cualquier droga en una prueba de orina no significa que ande bajo los efectos de esa droga. La pudo haber consumido hace dos horas, dos días o más. Esa es la conclusión de expertos del Instituto de Medicina Legal (IML) de San Salvador.

El químico-toxicólogo, Marco Aurelio Mixco, jefe del laboratorio toxicológico del IML, sostiene que lo que sucede en el caso de la cocaína, la marihuana y cualquier otra droga, excepto el alcohol, es que el organismo puede pasar bastante tiempo excretando los residuos. Por lo tanto, "una prueba de orina sólo detecta la presencia no la influencia".

La única forma en que se puede afirmar si una persona anda bajo los efectos de una droga es haciendo la prueba en una muestra de sangre, "porque si hay droga en la sangre, hay droga en el cerebro", explica Mixco.

Ocho motoristas de la ruta 41, bajo los efectos de la cocaína

Alejandro Dímaz

En el listado de detenidos por conducción temeraria en el transporte público, la ruta 41 de autobuses y microbuses en sus ramales A, C y G se lleva la palma. Diez motoristas de la ruta que circula entre Soyapango y San Salvador han sido detenidos por esta causa este año. Ocho de ellos estaban bajo los efectos de la cocaína cuando fueron detenidos. Uno más había tomado alcohol y otro consumido marihuana. Ese palmarés se complementa con unos conductores que debían entre nueve y 61 infracciones al Estado en el momento de ser detenidos.

Hay que tener en cuenta que de los 62 detenidos por conducción temeraria, 27 estaban bajo los efectos de ese estupefaciente. En otras palabras, uno de cada tres detenidos este año pertenecía a esta ruta.

La cocaína transmite una sensación inmediata de confianza, desaparece la fatiga y crea una sensación de euforia peligrosa al volante. Cuando el efecto desaparece, aumenta el riesgo de un accidente de tránsito porque los síntomas iniciales de cansancio vuelven igual que antes.

Saúl Castelar, experto en seguridad vial y temas de planificación, explica que el registro debe servir para tomar planes de trabajo que lleven a resolver esta problemática. "Es importante conocer cómo funciona el horario de trabajo en esa cooperativa porque ellos usan cualquier cosa para aumentar jornadas tan salva-



UNA AGENTE COLOCA UNA MULTA a un microbusero de la 41-A.

conducción temeraria dentro de los planes de organización y caja única. "Llevará tiempo y no dará resultados inmediatos, pero los permisionarios deben entender que no es negocio no ejercer control sobre sus operadores ya que las consecuencias de manejar así son peores en caso de accidente", consideró Castelar.

El Salvador es uno de los países con la tasa de mortalidad vial más elevada del mundo. Tres muertos diarios, más de 1,200 al año, dicen bastante de un país con poco más de 600 mil vehículos.

A estas estadísticas colabora en gran medida un arcaico transporte público que sobrevive en el desorden y el irrespeto a la ley.

Por ejemplo, en 2008, este sector estuvo involucrado en 111 decesos en los más de 2,300 accidentes viales ocasionados.

Prácticamente, una de cada diez víctimas mortales a pesar de que por cada unidad de transporte público hay 49 ó 50 vehículos particulares.

En el registro de Medicina Legal consta que el 31 por ciento de las 111 muertes fue por colisión de un bus o un microbús. Además, en una de cada diez, la responsabilidad recayó sobre el motorista ya que el viajero murió al ser atropellado cuando subía o bajaba de la unidad.

Habría que alargar la condena. Hay una propuesta para ampliar el castigo y que no sea excarcelable

CÉSAR FLORES MURILLO
Subdirector de Tránsito Terrestre

27 motoristas

detenidos por consumo de cocaína, ocho de ellos de los distintos ramales de la ruta 41. La droga que inflama los sentidos a hacer frente a las extenuantes jornadas de trabajo que cumplen a diario en esa ruta.

Una raya para estar relajado

El punto de la ruta 41A de microbuses está en corazón de la colonia Las Margaritas, en Soyapango, una zona asediada por maras. La gente observa a los extraños y los extraños se sienten observados. Un despachador recuerda al último capturado por la PNC de Tránsito cuando dio positivo en la muestra de orina. "Ese muchacho perdió el trabajo ese mismo día y no volvió aquí", sentenciar. Tres más de esa empresa cayeron por conducción temeraria.

La ruta 41G tiene el mismo récord. "Si los señores le ven los ojos rojos a algún muchacho, no le dan hora para salir con el carro", comenta sobre las revisiones que hacen.

Los choferes llegan al punto a las 4:00 a.m. y no se marcharán antes de las 11:00 p.m.

Dos de ellos están sentados al mediodía. Vuelve la conversación sobre el muchacho.

"Ese chavo ni parecía. A mí también me hicieron la prueba y cuando él salió positivo, le pregunté si era adicto y me dijo que no, que ese día en la mañana se había echado una raya", testifica.

"¿La consiguen fácil?, escuchan ellos. "Quizás. Dicen los que usan cocaína que es para sentirse relajados porque en la calle todo es tenso. Hay que andar rápido, subir pasajeros. Es bien duro el trabajo, pero ya con una línea se sienten bien.

POR CONSUMIR COCAÍNA

ADEMÁS DEL CONSUMO DE DROGAS, LOS DETENIDOS ESTE AÑO POR ESTA FALTA ADEUDAN AL ESTADO UN IMPORTANTE NÚMERO DE ESQUELAS.

1.	5/1/2009	Julio César Cano, 37 años, Ruta 29	42 ESQUELAS
2.	16/1/2009	Luis Contreras Flores, 40 años, Ruta 101AB	20 MULTAS
3.	27/1/2009	José Alberto Martínez, 46 años, Ruta 2	1 ESQUELA
4.	28/1/2009	Edwin Alberto Téllez, 32 años, Ruta 41A	28 ESQUELAS
5.	2/2/2009	Jovel Villegas Duarte, 23 años, Ruta 4	9 ESQUELAS
6.	11/2/2009	Ramón Bonilla Pérez, 31 años, Ruta 42A	53 ESQUELAS
7.	11/2/2009	Walter Sanabria Durán, 41 años, Ruta 41A	28 MULTAS
8.	3/3/2009	Carlos Reyes García, 27 años, Ruta 8	1 ESQUELA
9.	13/3/2009	Israel Guerra Reyes, 26 años, Ruta 41A	61 ESQUELAS
10.	13/3/2009	Rafael Martínez, 37 años, Ruta 41G	61 ESQUELAS
11.	19/3/2009	José Guadrón Paz, 38 años, Ruta 41G	28 ESQUELAS
12.	23/3/2009	Carlos Avilés, 36 años, Ruta 41C	20 ESQUELAS
13.	31/3/2009	Oscar Hernández, 30 años, Ruta 371B	1 ESQUELA
14.	21/4/2009	Pablo Servellón, 30 años, Ruta 113	ESQUELA
15.	22/4/2009	Santos López Arroya, 32 años, Ruta 42B	79 MULTAS
16.	23/4/2009	Jorge López, 26 años, Ruta 326	SIN LICENCIA
17.	23/4/2009	Willan Argueta, 23 años, Ruta 90	18 ESQUELAS
18.	14/5/2009	Oscar Torres, 40 años, San Miguel	SIN LICENCIA
19.	16/5/2009	Roberto Ousillar, 45 años, TAMSTA	SIN LICENCIA
20.	4/6/2009	José Turcios, 29 años, Ruta 14	SIN LICENCIA
21.	10/6/2009	José Jesús Argueta, 30 años, Ruta 6	3 ESQUELAS
22.	25/6/2009	Pastor Santos, 24 años, Ruta 2	4 ESQUELAS
23.	2/7/2009	Arnold Hernández, 31 años, Ruta 5	SIN ESQUELAS
24.	2/7/2009	Max Montenegro, 31 años, Ruta 5	21 ESQUELAS
25.	20/7/2009	Jorge Durán, 32 años, Ruta 41A	41 ESQUELAS

26.	20/7/2009	Geovanni Méndez, 26 años, Ruta 9A	SIN ESQUELAS
27.	20/8/2009	Jorge González, 32 años, Ruta 5	SIN ESQUELAS
28.	31/8/2009	Gilberto Maldonado, 47 años, Ruta 4	86 ESQUELAS



HÉCTOR TORRES, DE 23 AÑOS, fue detenido el 16 de enero por manejar bajo los efectos de la marihuana. Es de la ruta 41G y tenía 30 esquelas pendientes.

Se mantiene detención de motoristas temerarios

DROGADOS, EBRIOS Y... SIN CASTIGO



UNA MUESTRA DEL DESORDEN IMPERANTE en las calles de San Salvador. El transporte público tiene una cuota importante en esa mezcla que se vive a diario en el centro capitalino. Una parte importante de las rutas confluye en esa zona.

Alejandra Dínas

El timón de las unidades del transporte colectivo no solo está en manos de motoristas con fama de abusivos e irrespetuosos. A esos calificativos vale la pena añadirles otros como consumidores de alcohol y drogas como la cocaína.

La policía de Tránsito, en los controles realizados hasta el 31 de agosto al transporte colectivo, registra 87 detenidos, incluidos 25 taxistas, por conducción temeraria. Bajo ese nombre de "temerarios" se ampara cualquier acción que transgrede las normas de seguridad vial y ponga en peligro la vida de las personas. En la práctica, a juzgar por la causa de la detención en 83 de los casos, se limita a andar tomado o drogado (cocaína y marihuana).

De hecho, 27 andaban bajo los efectos de la cocaína, una droga que se caracteriza por la sensación inmediata de confianza y reducción de la fatiga. En todo 2008 fueron 47, lo que apunta a una tendencia similar este año.

El viceministro de Transporte,

Neilson García, cree que el problema debe enfrentarse desde la educación. En general, el motorista del transporte colectivo tiene poca formación escolar y escasa noción de seguridad vial. "Lo que hemos estado desarrollando es una campaña preventiva, enfocada en el cambio de actitud a través de anuncios por distintos medios", apuntó García.

Detrás de ese perfil de conductor se esconden otros detalles no menos inquietantes: diez de los 62 detenidos nunca obtuvo una licencia de manejo, conducen bus o un microbús sin la preparación debida. Otro grupo, que sí tiene permiso de conducir, adeuda un elevado número de esuelas. De hecho, el último capturado, el 31 de agosto pasado, era un microbusero de la ruta 4 con 86 esuelas pendientes. En dinero, cerca de \$2,700. En estas condiciones laboraba para esa ruta cuando dio positivo por consumo de cocaína. ¿Sanción para esta persona? Probablemente, ninguna. Para la ruta, tampoco. La conducción temeraria,

» Hasta agosto, la PNC de Tránsito había capturado a 62 motoristas por conducción temeraria. Casi la mitad había consumido cocaína y uno de cada tres iba ebrio. El 60% tenía esuelas pendientes de pago. El último detenido, un microbusero de la ruta 4, debía 86 multas por valor de \$2,699. Por si fuera poco, diez de los detenidos, el 16% del total, carecía de licencia para manejar una unidad de transporte público

pese a ser un delito desde julio de 2004 con la reforma al artículo 147-E del Código Procesal Penal, no lo es en la práctica. El castigo para alguien que pone en peligro la vida de otras personas, incluidos los conductores de vehículos particulares, no pasa de estar 72 horas detenido. El resultado del examen de alcoholemia realizado por Tránsito no constituye una prueba en los juzgados y, por tanto, en la mayoría de los casos el infractor queda libre.

Esa prueba mide la concentración de alcohol en sangre o en el aire expirado. En el país, el límite permitido es 50 miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre. Dicho de otra manera más simple, 0,5 gramos por litro. Es una cantidad similar a la de otros países de la región e incluso desarrollados como la mayoría de los de la Unión Europea.

Entre los capturados había quienes tenían un grado de ebriedad cinco veces mayor al límite permitido. José Gilberto Hernández, de 56 años, conductor de un microbús de la ruta 4, era uno de ellos. Capturado el primero de

marzo, la prueba de alcohol arrojó 246 miligramos de alcohol.

El Código Procesal Penal, en su artículo 147-E, añade que la conducción temeraria será castigada con pena de prisión de uno a tres años e inhabilitación para conducir por ese tiempo. Esta sanción, en el caso del transporte colectivo, se agravará hasta una tercera parte de lo establecido, según ese artículo.

La práctica diaria es que las pruebas de alcoholemia de Tránsito sirven en un proceso administrativo. Para uno penal, ésta debe estar certificada por peritos de Medicina Legal. Y en ese tiempo, que pueden ser horas o días, al conductor se le pasa la ebriedad. Igual ocurre con la cocaína. Tránsito hace la prueba en orina y la ley especifica en sangre.

Una simple reforma que reconoce al personal de la unidad médica del VMT como autorizados para tomar la prueba y, por tanto, que el resultado tenga valor en un juzgado, se halla en el olvido. Y, la conducción temeraria sin castigo,