



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y SALUD
CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

**INCIDENCIA DEL DELITO EN LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE
DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO
URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORIZANO
ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020**

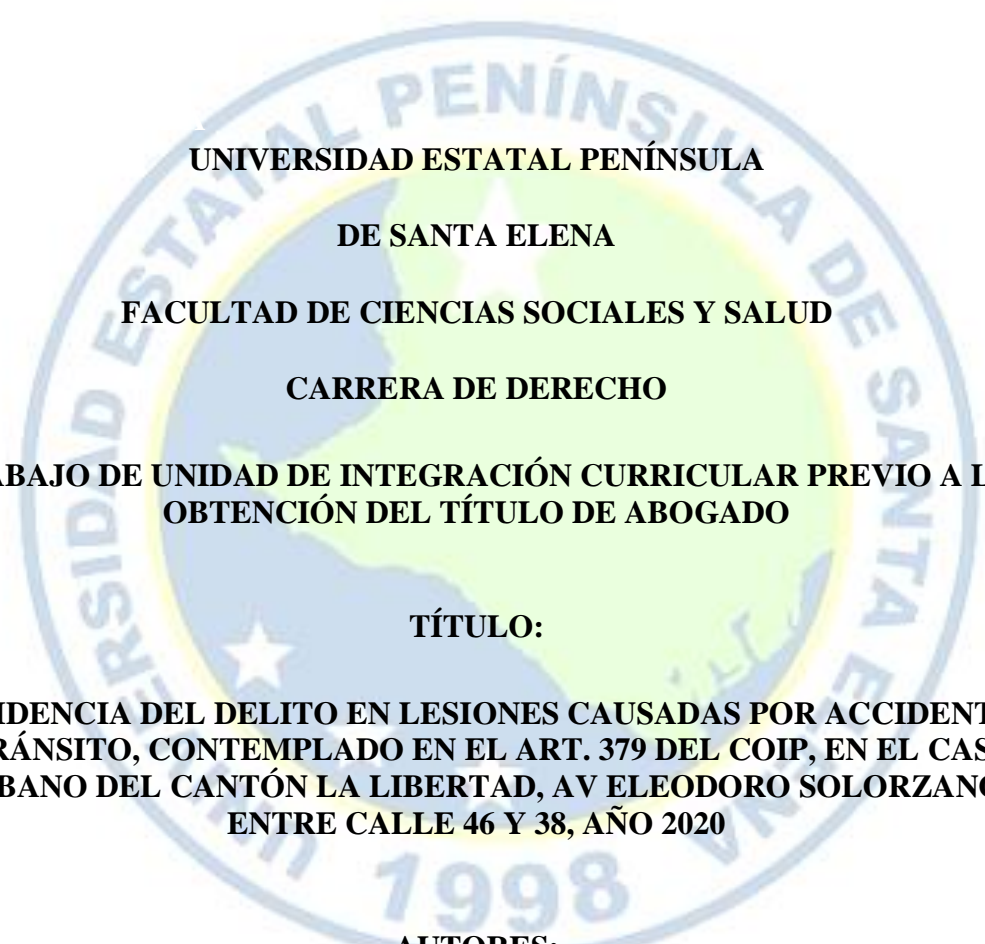
AUTORES:

**ROCAFUERTE REYES JULIO RONALDO
SUÁREZ SALINAS CHRISTIAN ALEXANDER**

TUTOR: ABG. ARTURO CLERY AGUIRRE, PhD.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022



**UNIVERSIDAD ESTADAL PENÍNSULA
DE SANTA ELENA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y SALUD

CARRERA DE DERECHO

**TRABAJO DE UNIDAD DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

**INCIDENCIA DEL DELITO EN LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE
DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO
URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORZANO
ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020**

AUTORES:

ROCAFUERTE REYES JULIO RONALDO

SUÁREZ SALINAS CHRISTIAN ALEXANDER

DOCENTE TUTOR: ABG. ARTURO CLERY AGUIRRE, PhD.

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de docente tutor del trabajo de integración curricular del título **“INCIDENCIA DEL DELITO DE LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASO URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORIZANO ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020”**, correspondiente a las estudiantes Julio Ronaldo Rocafuerte y Christian Alexander Suárez Salinas con cédula de ciudadanía No. 092819433-1 y 092726575-1 respectivamente, de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de validación que corresponden.

Atentamente,



Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD.

Docente Tutor

La Libertad, 18 de enero de 2022

CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Unidad de Integración Curricular: **INCIDENCIA DEL DELITO EN LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORIZANO ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020**, cuya autoría corresponde a los estudiantes ROCAFUERTE REYES JULIO RONALDO y SUÁREZ SALINAS CHRISTIAN ALEXANDER de la carrera de Derecho, CERTIFICO, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en sistema antiplagio URKUND, obteniendo un porcentaje de similitud del 8%, cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajos académicos.

Atentamente,



Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD.

Docente Tutor

VALIDACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Lcdo. Dennys Mauricio Panchana Yagual, Mgtr.

Celular: 0939211033

Correo: dennys.panchana@educacion.gob.ec

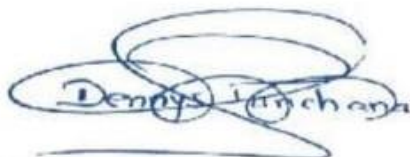
CERTIFICACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

Yo, **DENNYS MAURICIO PANCHANA YAGUAL**, en mi calidad de **LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN Y MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN Y LIDERAZGO EDUCACIONAL**, por medio de la presente tengo a bien indicar que he leído y corregido el trabajo de Titulación previo a la obtención del Título de Abogado, denominado **"INCIDENCIA DEL DELITO DE LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASO URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORZANO ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020"**, de los estudiantes: **ROCAFUERTE REYES JULIO RONALDO** y **SUÁREZ SALINAS CHRISTIAN ALEXANDER**.

Certifico que está redactado con el correcto manejo del lenguaje , claridad en las expresiones, coherencia en los conceptos e interpretaciones, adecuado empleo en la sinonimia. Además de haber sido escrito de acuerdo a las normas de ortografía y sintaxis vigentes.

Es cuanto puedo decir en honor a la verdad y autorizo a los interesados hacer uso del presente como estimen conveniente.

Santa Elena, 15 de enero del 2022



Lcdo. Dennys Panchana Yagual, Mgtr.

CI. 0919400176

LICENCIADO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
MAGISTER EN ADMINISTRACION Y LIDERAZGO EDUCACIONAL
N° DE REGISTRO DE SENECYT 1031-2018-1947613

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Nosotros, **Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo** y **Suárez Salinas Christian Alexander** con cédula de ciudadanía no. 092819433-1 y 092726575-1 respectivamente, estudiantes del octavo semestre de la carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo culminado en su totalidad el respectivo proyecto de integración curricular, declaramos la autoría de la presente propuesta de investigación de título **“INCIDENCIA DEL DELITO DE LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV. ELEODORO SOLORIZANO ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020”** desarrollado en todas sus partes por las suscritas estudiantes con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, a la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de la UPSE.

ATENTAMENTE

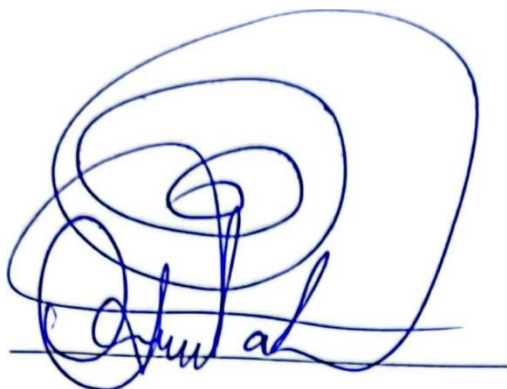


Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo
C.I. 0928194331
Tfno.: 0990919218



Suárez Salinas Christian Alexander
C.I. 0927265651
Tfno:0996761386

TRIBUNAL DE GRADO

A large, stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Abg. Ana Tapia Blacio, Mgt

**DIRECTORA DE LA
CARRERA DE DERECHO**

A smaller, more compact handwritten signature in blue ink, with a prominent loop at the top and a horizontal base.

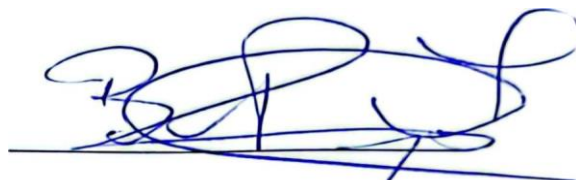
Abg. Cecilia Monroy Abad, Mgt

**DOCENTE ESPECIALISTA
DE LA CARRERA DE
DERECHO**

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, sharp 'A' shape and a horizontal line at the bottom.

Abg. Arturo Clery Aguirre, Mgt

**DOCENTE TUTOR DE LA
CARRERA DE DERECHO**

A complex, multi-looped handwritten signature in blue ink, with a horizontal line at the bottom.

Abg. Brenda Reyes Tomala, Mgt

**DOCENTE GUÍA UIC DE
LA CARRERA DE
DERECHO**

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación es dedicado en especial a Dios Padre Celestial, por permitirnos y haber brindado la oportunidad, sabiduría e inteligencia y sobre todo y más importante la vida, a nuestros padres quienes nos criaron con grandes valores y enseñaron a seguir nuestros sueños y anhelos, todo esto será recompensado ante Dios y a ustedes padres por ser el pilar fundamental en nuestras vidas.

Julio Rocafuerte Reyes

Christian Suárez Salinas

AGRADECIMIENTO

Agradecemos especialmente a Dios y a nuestros familiares por ser parte de nuestras vidas y aportar con ese afecto en el transcurso de nuestra vida universitaria, a nuestros docentes guías, a la prestigiosa Universidad Estatal Península de Santa Elena y sobre todo a la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud.

Julio Rocafuerte Reyes

Christian Suárez Salinas

ÍNDICE DE CONTENIDO

PÁGINAS PRELIMINARES.....	i
PORTADA.....	i
CONTRAPORTADA.....	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO.....	iv
VALIDACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA.....	v
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	vi
TRIBUNAL DE GRADO.....	vii
DEDICATORIA.....	viii
AGRADECIMIENTO.....	ix
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	x
RESUMEN EJECUTIVO.....	xvi
ABSTRACT.....	xvii
CAPITULO I.....	14
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	14
1.1 Planteamiento del problema.....	14
1.2 Formulación del problema.....	18
1.3. Objetivos.....	19
1.3.1. Objetivo General.....	19
1.3.2 Objetivos Específicos.....	19
1.4. Justificación de la investigación.....	19
1.5. Variable de la investigación.....	20
1.6. Idea a defender.....	21
CAPITULO II.....	22
MARCO REFERENCIAL.....	22
2.1. Marco Teórico.....	22
2.1.1. Accidentes de tránsito.....	22
2.1.2. Definición de lesiones.....	24

2.1.3. Los accidentes de tránsito bajo la perspectiva de delito culposo.....	27
2.1.3.1 La Pena.....	28
2.1.3.2 Delito culposo	28
2.1.4. Elementos que participan en la incidencia de accidentes de tránsito.....	30
2.1.4.1 Fase de Percepción.....	30
2.1.5. Factores que influyen en los accidentes de tránsito	32
2.1.5.1 Factor humano.....	32
2.1.5.2 Drogas y alcohol en la conducción como factores de riesgo	33
2.1.5.3 Alcohol.....	33
2.1.5.4 Factor mecánico	35
2.1.5.5 Factor ambiental.....	35
2.1.5.6 La velocidad como factor contribuyente de delito de lesiones de tránsito	36
2.1.6. Lesiones en relación a su tipología de accidentes.....	37
2.1.6.1 Choques frontales.....	37
2.6.1.2 Choques laterales	37
2.6.1.2 Colisión por alcance	38
2.6.1.3 Vuelcos.....	38
2.1.7. Doctrinas que se manifiestan acerca de los accidentes	39
2.1.7.1 La teoría de la Imputación Objetiva.....	39
2.1.7.2 El principio de confianza	40
2.1.7.3 El deber objetivo del cuidado en los delitos de lesiones de tránsito	41
2.2. Marco Legal	43
2.2.1. Constitución de la República del Ecuador	43
2.2.3 Código Orgánica Integral Penal	44
2.2.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	46
2.3 Marco Conceptual.....	48
CAPITULO III.	50
MARCO METODOLOGICO	50
3.1 Diseño y tipo de investigación.....	50
3.1.1 Método de la investigación	51
3.1.2 Diseño de la investigación	52
3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA.....	52
3.2.1 Población.....	52
3.2.2 Muestreo no probabilístico - por conveniencia.....	53

3.3 Recolección de información	54
3.4 Tratamiento de la información.....	55
3.5 Operacionalización de variables	56
Capítulo IV. Resultados y discusión.....	58
4.1 Análisis, interpretación y discusión de resultados	58
4.1.1. Análisis de los resultados de las encuestas	58
4.1.2.1 Análisis de la entrevista realizada al Dr. Javier Moscoso, Juez Multicompetente	64
4.1.2.2 Análisis de la entrevista realizada al Dr. Nixon Chan, Fiscal de tránsito	65
4.1.2.3 Análisis de la entrevista realizada al perito Eduardo Salinas, Agente investigador del departamento OIAT	66
4.2 Verificación de la idea a defender	68
Conclusiones	69
Recomendaciones	70
BIBLIOGRAFÍA	71
ANEXOS	76

INDICE DE TABLAS

Tabla #1. Sistematización	1
Tabla #2 Población	2
Tabla #3 Selección de la muestra	3
Tabla # 4 operacionalización de variables	4
Tabla 5. La objetividad de los fiscales en los procedimientos de lesiones	5
Tabla 6. La objetividad de los jueces para sancionar los delitos en materia de tránsito ...	6
Tabla 7. Reparación integral en los delitos de lesiones en materia de tránsito	5
Tabla 8. Procedimiento directo en los delitos de lesiones en tránsito	5
Tabla 9. Responsabilidad en los accidentes de tránsito.....	5
Tabla 10. CTE aplica las normativas con la finalidad de evitar accidentes de tránsito.....	5
Tabla 11. Suspensión condicional de la pena	5

INDICE DE FIGURAS

Figura #1 Siniestros, fallecidos y heridos provincia Santa Elena.....	1
Figura 2. La objetividad de los fiscales en los procedimientos de lesiones	2
Figura 3. La objetividad de los jueces parasancionar los delitos en materia de tránsito. ...	3
Figura 4. Reparación integral en los delitos de lesiones en materia de tránsito	4
Figura 5. Procedimiento directo en los delitos de lesiones en tránsito.....	5
Figura 6. Responsabilidad en los accidentes de tránsito	6
Figura 7. CTE aplica las normativas con la finalidad de evitar accidentes de tránsito	5
Figura 8. Suspensión condicional de la pena.....	5

INDICE DE ANEXOS

Entrevista a jueces del cantón Santa Elena.....	1
Entrevista a fiscales del cantón Santa Elena.....	2
Evidencia de entrevista con el Juez Multicompetente Dr. Javier Moscoso.....	3
Evidencia de entrevista con el fiscal del departamento de tránsito Dr. Nixon Chan Alarcón	4
Evidencia de entrevista con el perito Eduardo Salinas, Agente investigador del departamento OIAT	5

**INCIDENCIA DEL DELITO EN LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE
DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO
URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLORZANO
ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020**

Autores: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo
Suárez Salinas Christian Alexander

Tutor: Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD.

Palabras Claves: Incidencia, lesiones, Accidentes de tránsito, Colisiones.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo de Titulación se posiciona a la incidencia de los delitos de lesiones que suscitaron en la Av. Eleodoro Solórzano, que se encuentra tipificado en el art.379 de conformidad con el art.152 del Código Orgánico Integral Penal. El propósito es analizar respecto a las lesiones por accidentes, debido a que es una vía muy transitada en toda la provincia y que es una problemática que afecta a la integridad corporal. Las lesiones que ocasionan los accidentes aumentan debido a que la seguridad vial está siendo transgredida, dejando como resultado sanciones que se convierten en pecuniarias, conocidas como delitos culposos y el hecho de no existir el cumplimiento de una pena responsable que concientice a la evitabilidad de los hechos de tráfico. En la investigación realizada se profundizó en las fases de los accidentes y factores que conllevan a las lesiones, así como las normativas que rigen entre ellas la Constitución, el Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. La metodología utilizada fue a través de una investigación exploratoria que permite conocer profundamente el fenómeno de estudio, los cuales fueron el estudio hipotético y deductivo, que a través de la hipótesis y la información recolectada se concluye con un resultado en razón a las variables, a través del diseño cualitativo se realizó la entrevista al personal competente en materia de tránsito, mediante la utilización de muestra, para conocer respecto a problemática en una proporción necesaria para el enfoque del tema. Respecto al tema de lesiones, se analizó que las víctimas que padecen de las mismas, muchas veces el valor generado por el responsable de la lesión, no superan los gastos obligatorios, es decir, la restitución debe ser acorde a la infracción cometida con su respectiva indemnización en proporción del daño a la integridad corporal.

**INCIDENCIA DEL DELITO EN LESIONES CAUSADAS POR ACCIDENTE
DE TRÁNSITO, CONTEMPLADO EN EL ART. 379 DEL COIP, EN EL CASCO
URBANO DEL CANTÓN LA LIBERTAD, AV ELEODORO SOLÓRZANO
ENTRE CALLE 46 Y 38, AÑO 2020**

Autores: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo
Suárez Salinas Christian Alexander

Tutor: Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD.

Key Words: Incidence, injuries, Traffic accidents, Collisions.

ABSTRACT

The present work of Titling is positioned to the incidence of the crimes of injuries that aroused in Av. Eleodoro Solórzano, which is typified in art.379 in accordance with art.152 of the Organic Comprehensive Criminal Code. The purpose is to analyze with respect to accident injuries, because it is a busy road throughout the province and it is a problem that affects bodily integrity. Injuries caused by accidents increase due to the fact that road safety is being transgressed, leaving as a result sanction that are determined in pecuniary, known as criminal offenses and the fact that there is no compliance with a responsible sentence that raises awareness of the avoid ability of accidents. traffic facts. In the investigation carried out, the phases of the accidents and factors that lead to them were deepened, as well as the regulations that govern, among them, the Constitution, the Organic Comprehensive Criminal Code and the Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety. The methodology used was through an exploratory investigation that allows to know deeply the phenomenon of study, which were the hypothetical and deductive study, which through the hypothesis and the information collected concludes with a result due to the variables, aa Through the qualitative design, the interview was carried out with the competent personnel in traffic matters, through the use of a sample, to learn about a problem in a proportion necessary to approach the subject. Regarding the issue of injuries, it was analyzed that the victims who suffer from them, often the value generated by the person responsible for the injury, does not exceed the mandatory expenses, that is, the restitution must be in accordance with the infraction committed with their respective compensation in proportion to the damage to bodily integrity.

CAPITULO I.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema

Según Margie Peden (2017) los datos de la Organización Mundial de la Salud del año 2017, refieren que los accidentes de tránsito ocupan actualmente el noveno lugar entre las principales causas de defunción a nivel mundial, muriendo cerca de 1,25 millones de personas y 50 millones más a causa de lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito, esto se debe a que los planificadores de políticas, sobre todo los de países de ingresos bajos y medios, siguen considerando que estas soluciones están fuera de su alcance.

El auge del avance vial y la tecnología, han permitido que más ciudadanos accedan a vehículos, esto a nivel global; la OMS establece el informe respecto a las variables que es un factor del problema en el área de la salud y la sociedad, pese a que el mundo contemporáneo se transforma cada vez más, el tema movilidad se convierte en un divisor peligroso.

Las cifras de muertes por accidentes de tránsito se incrementan día a día. La Organización Mundial de la Salud —OMS—, en su informe sobre seguridad vial 2013, ubica al Ecuador en el segundo lugar de los países de Sudamérica con el mayor índice de muertes por esta causa. Este dato coincide con la información estadística de transporte 2012 del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos —INEC—, que identifica a estos hechos como la primera causa de fallecimiento en los hombres y la quinta a nivel general. Los datos registrados por la fiscalía general sobre delitos de tránsito, también presentan un considerable incremento. Esta problemática, que por su impacto significativo se ha convertido en un grave inconveniente de salud pública con grandes costos económicos, sociales y emocionales, en la actualidad es un tema de preocupación a nivel nacional y mundial (Pablo Durán, 2014, pág. 2).

Al tratar este tema es necesario referir la norma penal ecuatoriana, Código Orgánico Integral Penal que en su artículo 152 estipula: La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas:

1. Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días.

2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año.
3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años.
4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que, no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.
5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años.

Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio.

La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.

Para la determinación de la infracción del deber objetivo de cuidado se considerará lo previsto en el artículo 146.

No serán punibles las lesiones derivadas de acciones terapéuticas ejecutadas por profesionales de la salud en cumplimiento del principio de necesidad que precautele la salud del paciente (Código Orgánico Integral Penal, 2021).

El delito de lesiones lo encontramos dentro de esa primera clasificación de los delitos en contra de los derechos personales, pues tal como afirma el Catedrático de Derecho Penal Francisco Muñoz Conde (1999), el delito de lesiones se incluye en los delitos contra la salud y la integridad corporal. El delito de lesiones cabe la posibilidad de su realización por comisión o por omisión al ser un delito de resultado, ya que, si no hay lesión, no hay delito. Es por lo que se entiende que el bien jurídico protegido por el tipo básico del delito de lesiones es la integridad corporal, la cual, según el Profesor CARLOS GARCÍA VALDÉS, incluye tanto una dimensión de salud física u orgánica, como una dimensión de salud mental o psíquica (Mingo, 2018).

De acuerdo a la convención de Viena, la definición internacional de un accidente con víctimas, involucra una colisión de al menos un vehículo en movimiento en una vía pública en el cual un usuario de la vía (humano o animal) es lastimado. En algunos países, sin embargo, es necesario que esté involucrado un vehículo motorizado y otros se excluye cierto tipo de accidentes. En China, por ejemplo, los reportes a la policía excluyen los accidentes ocurridos en zonas de trabajos en la vía o en cruces de trenes, una restricción que se cree, excluye miles de muertes que nos son reportadas por las autoridades de salud, como muertes debidas al tránsito (Planzer, Noviembre del 2005).

En Ecuador la situación durante el año 2020 no ha mejorado, según datos obtenidos por la Agencia Nacional de Tránsito donde se registran el total de casos de accidentes por lesiones de tránsito, lo que amerita considerar que esta problemática ha aumentado con relación a la accesibilidad de obtener un vehículo propio para determinado fin.

A pesar que Ecuador ha realizado reformas en sus leyes a través del Código Orgánico Integral Penal, las lesiones o secuelas del manejo inadecuado sigue en auge, por tanto, es necesario que la comunidad sea educada en temas de seguridad vial; la sanción es una manera de imponer la respectiva pena del acto cometido, no obstante, no soluciona el problema, más bien los ciudadanos optan por la responsabilidad de pagar determinada tasa por acciones cometida, que los hace reflexionar por lo ejecutado.

En los últimos años se conoce que, por cada persona fallecida en las vías del Ecuador, existen más de diez personas heridas, lo que provoca a su paso es que el Estado Ecuatoriano tenga grandes bajas económicas, de alrededor de 1.000 millones de dólares anualmente en los últimos dos años, a consecuencia de los siniestros en las vías (Matamoros D. X., 2015, p. 16).

Figura 1. Siniestros, fallecidos y heridos provincia Santa Elena.



SINIESTROS, FALLECIDOS Y HERIDOS REGISTRADOS EN LA PROV. DE SANTA ELENA 2019-2021*													
Mes	SINIESTROS				FALLECIDOS				HERIDOS				
	Totales	2019	2020	2021	Totales	2019	2020	2021	Totales	2019	2020	2021	
ENERO	128	40	50	38	9	7	1	1	158	49	71	38	
FEBRERO	139	48	46	45	6		3	3	143	55	43	45	
MARZO	119	58	20	41	9	3	2	4	133	75	13	45	
ABRIL	109	60	6	43	9	3	2	4	107	64	1	42	
MAYO	116	56	21	39	10	3	1	6	127	76	21	30	
JUNIO	138	57	43	38	7	2	2	3	145	66	42	37	
JULIO	108	39	31	38	9	3	3	3	105	44	28	33	
AGOSTO	129	56	16	57	9	5		4	144	69	14	61	
SEPTIEMBRE	138	50	27	61	8	5	2	1	149	48	32	69	
OCTUBRE	86	37	37	12	8	6	2		91	41	40	10	
NOVIEMBRE	84	39	45	-	8	4	4	-	89	40	49	-	
DICIEMBRE	96	61	35	-	9	8	1	-	116	76	40	-	
Totales	1390	601	377	412	101	49	23	29	1507	703	394	410	

* Nota: Información con corte al 10 de Octubre
Fuente de Datos: Sistema AXIS-CTE / SIE-CTE
Elaborado por: Dirección de Planificación - Unidad de Estadísticas

Fuente de Datos: Sistema AXIS-CTE/SIE-CTE

Dentro de la provincia de Santa Elena, según datos proporcionados por la Unidad Estadística de la Comisión de Tránsito, manifiesta que el índice de personas lesionadas disminuyó por la restricción vehicular, motivado por la pandemia; no obstante, no deja de ser un problema con mayor índice en la sociedad. Según la tabla estadística, demuestra que en enero de 2019 existieron 49 ciudadanos lesionados y en enero de 2020 las cifras ascendieron a 71 ciudadanos heridos.

En el Cantón La Libertad encontramos un caso similar suscitado en la avenida principal Eleodoro Solórzano en la calle 43, de instrucción fiscal N°240201820080003, ocasionado por choque lateral perpendicular, según el informe técnico investigativo y reconocimiento del lugar de los hechos, deja como consecuencia a una persona lesionada con daños materiales, ocasionado el sábado 01 de agosto de 2020 aproximadamente a las 14:45 H, donde un motociclista fue lesionado por falta del deber objetivo de cuidado por parte del conductor del vehículo; casos similares, a este tipo de delito, se dan porque no hay una

respectiva semaforización debido a que la zona es bastante transitada suceden dentro de la misma avenida entre la calle 43 y la calle 30, estos accidentes se suscitan a cualquier hora del día; según cámaras de locales cercanos, en las cuales se demuestra que la probabilidad de estas infracciones es mayor en horas de 17:00 pm a 18:00 pm, hora donde los ciudadanos culminan sus asuntos laborales, que según la constitución ecuatoriana en su articulado 264 numeral 3 y 6 establece que: “los gobiernos municipales tienen la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener la viabilidad urbana, además de regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (Constitución de la República del Ecuador, 2021).

Los incidentes automovilísticos por parte de los conductores de vehículos a motor en la avenida Eleodoro Solórzano en las calles 43 y 30, es el mayor problema considerado aproximadamente, una de las causales es si la persona conduce en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias estupefacientes, estipuladas en el artículo 379 de COIP (Penal, 2021).

Tabla 1. Sistematización

CAUSAS	SINTOMAS	EFEECTO
Conducir en estado etílico	Mal manejo del vehículo automotor	Daño a un bien jurídico
Conducir bajo sustancias de efectos estupefacientes.	visión borrosa y falta de equilibrio.	Impacto a peatones
El conductor que utiliza el teléfono celular mientras conduce.	Perdida de pista o choque por alcance.	Infracción en el deber objetivo del cuidado.
Falta de control vial en la vía.	Trafico mayor afluencia de tráfico.	Choques laterales o perpendiculares.

Elaborado por: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo - Suárez Salinas Christian Alexander.

1.2 Formulación del problema

¿Cuáles son los factores que inciden en los accidentes de tránsito que conllevan a la comisión del delito de lesiones tipificados en el art 379 del COIP, ocasionados en el Cantón la Libertad Av. Eleodoro Solórzano entre la calle 46 y calle 38?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Analizar la incidencia de los delitos de lesiones de tránsito que se focalizan en el sector urbano de acuerdo al art 379 del Código Orgánico Integral Penal a través de la obtención de los expedientes en la Fiscalía y la aplicación de un banco de preguntas a funcionarios judiciales y al personal de la OIAT, estableciendo un estudio jurídico respecto a la situación contemporánea.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Detallar los factores que generan delito de lesiones a causa de accidentes de tránsito.
- Examinar los procedimientos establecidos para resolver los delitos de lesiones causadas por accidentes de tránsito.
- Analizar si la indemnización alcanza a resarcir el daño causado por las lesiones de tránsito.

1.4. Justificación de la investigación

Según Pablo Durán, (2014) durante los años 2012 y 2013, las lesiones por accidentes de tránsito a escala nacional muestran un incremento del 30%. Guayas, Pichincha, Santo Domingo y Manabí encabezan la lista con mayor siniestralidad. Por otro lado, las provincias que muestran un elevado porcentaje de incremento son Galápagos, Azuay, Santa Elena y Guayas, con 75%, 71%, 56% y 52%, respectivamente. Los días en los que se presenta la mayor incidencia de lesiones en accidentes de tránsito, al igual que las muertes, son viernes, sábado y domingo, con 14,07%, 17,71% y 16,97%, respectivamente, esto ocurre con frecuencia en horarios de la tarde, específicamente a partir de las 14:00 hasta las 19:00. Desde un contexto nacional, la provincia de Santa Elena se ubica con un alto índice de lesionados en los accidentes de tráfico por situarse sobre un nivel jerárquico elevado a diferencia de otras provincias que no son mencionadas y que forman parte de la República del Ecuador, ubicándose con el 56% de ciudadanos con heridas o fracturas de distintas clases.

Es fundamental e importante realizar este tipo de investigación por considerarse un problema global ya que, en el cantón La Libertad cada día son más los usuarios viales

afectados por las diferentes clases de accidentes; se considera que debe existir un mayor control en la jornada vespertina y nocturna, debido a que es la hora con mayor afluencia vial; además, que los accidentes de tránsito representan del 1% al 3% del producto nacional bruto en gran parte de los países. (Margie Peden, 2017) Más del 90% de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, donde tan solo circulan el 54% de los vehículos matriculados, a nivel mundial en jornadas nocturnas la percepción de visibilidad disminuye debido al enfoque del sistema de alumbrado del vehículo a motor.

Los beneficios que se obtendrán a través de la investigación jurídica, aportarán desde el ámbito legal al desarrollo para la planificación de proyectos viales, en donde los accidentes de tránsito tienden a una realidad cotidiana, se podrán precaver delitos e infracciones, logrando la reducción de los costos socioeconómicos conexos para la provincia, las familias y las personas que habitan en el Cantón La Libertad.

Con los resultados que se obtendrán mediante la examinación de los casos de igual trascendencia, se podrá recabar información jurídica legal que aportarán a la definición de los factores que convergen en los accidentes de tránsito y que dejan como consecuencia secuelas en los ciudadanos afectados y bajo el respectivo análisis de la correcta aplicabilidad de la sanción que tipifica la norma.

1.5. Variable de la investigación

Este es un proceso en el cual se realiza una descomposición de las variables y que cada una de ellas cubre con características de la dimensión que es el alcance que se requiere ser estudiadas, a través de los indicadores se realiza una observación y la medición de los elementos que pertenecen a la propiedad de las dos variables a tratar.

Variable dependiente

- Delitos de Lesiones.

Variable independiente

- Accidentes de tránsito.

1.6. Idea a defender

¿El conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes y la falta de dispositivos luminosos uno de los factores que constantemente generan los delitos de lesiones con mayor responsabilidad que provoca los accidentes de tránsito ocasionados en el cantón La Libertad, av. Eleodoro Solorzano entre calle 46 y la calle 38?

CAPITULO II.

MARCO REFERENCIAL

2.1. Marco Teórico

2.1.1. Accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito presentan una de las problemáticas a nivel provincial y nacional afectando la salud pública, privando la vida de las personas. Según Medina Dávalos y Medina Borja, define al accidente de tránsito de la siguiente manera:

El accidente de tránsito es un acontecimiento donde participan elementos que conforman el tránsito: humano, vía y vehículo; ocurre en vías públicas y ocasiona defunciones, lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en los vehículos, vías y propiedad privada (Medina Dávalos y Medina Borja, Accidente de Tránsito Rescate In Situ, 2017).

Los accidentes de tránsito son hechos ocasionado en las vías que se dan por diferentes causas, partiendo de manera general encontramos el factor humano, vía y vehículo, que son correlacionales al momento de producirse las colisiones y que marcan la vida de las personas que han vivido este tipo de sucesos, por ello durante años se ha buscado estudios de factibilidad que logren la reducción de los hechos de tráfico, tanto así que organismos internacionales como la OMS , OPS, Y ONU han considerado dentro de los parámetros o metas para el 2030 una disminución proporcional de los mismos. Vale mencionar que en nuestra legislación conocemos a esta valoración como un accidente más bajo, la doctrina es conocida como un hecho.

El accidente de tránsito es el efecto del progreso de las ciencias, a medida que nuevos caminos son asequibles se ha hecho necesario el uso de vehículos, convirtiéndose en herramienta importante para la transportación, por lo que es necesario que se trabaje en la prevención considerando que en las calles debe existir un buen diseño en la vía y una correcta señalización.

Los actos realizados por los seres humanos conllevan a que existan riesgos permitidos. Entre esos riesgos están implícitos los accidentes de tránsito y que repercuten en la sociedad en los peatones como en los ocupantes de vehículos que se lesionan. En los accidentes de tránsito se dan por varios factores: uno de ellos es el estado del conductor, el clima, las señalizaciones, la problemática del incidente; es necesario conocer acerca del contexto y la acción, en relación al contexto refiere al entorno vial, la autoridad reguladora y las normas; la acción en sí es el comportamiento que los conductores presentan en las vías.

Los tipos de accidentes de tránsito varían según su gravedad. El de mayor gravedad es donde las personas, involucradas en el hecho, derivan del mismo con resultados de mortandad y el de menor gravedad es aquel donde los individuos resultan con lesiones severas y ligeras. Ahora bien, el origen de los accidentes de tránsito acontece, por lo general, cuando el vehículo a motor provoca uno de los tipos de conflicto en el cual infringe la colisión con los medios que se presentan al momento de colisionar, estos pueden ser: los peatones, vehículos, animales u otro medio del sector en el que se encuentra; por ejemplo, una casa, árboles o un poste. Generalmente estos tipos de accidentes dejan como resultado daños materiales a los vehículos que lo provocan como también a la cosa que colisionaron y a las personas involucradas provocándoles lesiones, discapacidades y privándolas de sus propias vidas.

Si bien es cierto, uno de los tipos de accidente refiere a la parte inactiva del acto, en otras palabras, todo objeto, persona que se interponga o se cruce de manera voluntaria a sabiendas de lo que puede generar es conocido como incidente involuntario, no obstante, el organismo fisiológico de toda persona permite la intervención de estos actos de siniestralidad vial. Uno de los casos con menor porcentaje es ocasionado por defectos automovilísticos de fábrica, sin embargo, no deja de ser defecto por parte de la persona según afirmaciones de investigadores.

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) del año 2019 “la provincia con mayor incidencia de siniestros de tránsito fue Santa Elena, con 21 siniestros por cada mil vehículos matriculados, seguido de Guayas con 18 siniestros por cada mil vehículos matriculados” (Gabriela Hidalgo, 2020, pág. 9).

Si bien es cierto, la provincia de Santa Elena al poseer un número inferior de parque automotor posee un mayor número de siniestros viales, a diferencia de la provincia del

Guayas, es por ello que los accidentes de tránsito se caracterizan como una amenaza semejante a las patologías tales como: diabetes, traumatismo y paro cardiorrespiratorio.

Las causas frecuentes en los hechos de tránsito establecidas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) son:

- El adelanto de carril en zonas perniciosas como son: puentes, pendientes, túneles curvas etc.
- Circunstancias imprevisibles como explosión de una llanta del vehículo en movimiento, caída de árbol o de un puente, presencia de ganado en la calzada.
- Las condiciones del clima como la lluvia, neblina o nieve.
- La conducción habiendo ingerido alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas.
- No prestar la debida atención a las vías por elementos como celulares pantalla video maquillaje.
- Manejar en estado de soñolencia o condiciones no aptas.
- Conducir en estado distinto a lo señalado por la vía
- No respetar la vía preferencial.

2.1.2. Definición de lesiones

Es necesario partir de una definición de lesiones en forma universal para conocer el producto que estas repercuten sobre los individuos afectados, por ende, se referirá un concepto esencial y real en razón a la doctrina para esclarecer el motivo de incorporación desde la perspectiva de los accidentes de tránsito, si bien es cierto los delitos de lesiones aluden en vulnerar la integridad tanto de manera corporal física y mental del ser humano. Bedoya define a las lesiones como:

Cualquier daño del cuerpo o de la salud orgánica o mental de un individuo, denominado el lesionado, causadas externa o internamente por mecanismos físicos, químicos, biológicos o psicológicos, utilizados por un agresor, sin que se produzca la muerte del ofendido (Bedoya, 2012, pág. 573).

Las lesiones causadas por accidentes de tránsito, se las comprende como daño físico o mental al individuo que generalmente se dan por hechos suscitados por un vehículo que colisiona con un cuerpo que realiza determinada acción en tiempo y espacio.

El ser humano sufre lesiones cuando tiene el contacto con objetos duros, dentro de los accidentes de tránsito las lesiones se dan debido a la inercia que conllevan los ocupantes en razón a la velocidad dirección y el sentido, es por ello que se reglamenta el uso de cinturones dentro de la ley o reglamento para que los ocupantes del vehículo, no sufran severas lesiones. Una lesión que se da por inercia se produce en el cuello en el momento de desaceleración el vehículo por eso es necesario el uso a una medida adecuada del apoya cabeza. En los delitos de lesiones intervienen muchos factores, uno de ellos es la negligencia por parte de los conductores.

Las lesiones más comunes que se dan en los accidentes de tránsito son:

- Las de tipo cerebral
- Lesiones psíquicas y físicas
- Desgarros
- Erosión superficial
- Dislocación
- Magullamiento
- Lesiones de la médula espinal
- Hematomas

Los daños que se obtienen de una lesión pueden llegar a convertirse en mutilaciones, heridas con derramamiento excesivas de sangre, en magulladura que conllevan a valores anormales en el estado de salud del individuo. Dentro de la medicina legal las lesiones no solamente son aquellas tangibles sino daños dentro del organismo, debido a una causalidad extrínseca.

Para que el delito de lesiones sea tipificado es necesario que existan de los dos modos, que son daños en el cuerpo o la salud. Se hace referencia a daño al cuerpo cuando hay una variación en el estado estructural del afectado, y el daño a la salud se da cuando el metabolismo del organismo no funciona correctamente debido a la exposición de la afección.

A través de la doctrina del Catedrático Francisco Muñoz Conde en su libro de Derecho Penal establece que:

El resultado en el delito de lesiones es siempre un menoscabo de la integridad corporal o de la salud, la mayor o menor gravedad de este menoscabo puede determinar también una mayor gravedad de la pena aplicable al responsable del delito de lesiones (Conde, Derecho Penal, parte especial, 2015, pág. 79).

La integridad corporal refiere a la exuberancia del ser humano, es por ello que todo individuo está facultado a los mismos derechos que están consagrado en la ley respecto a sufrir lesiones que tienden a alterar el estado físico del sujeto, no obstante, el daño varía en tiempo y espacio de acuerdo a la gravedad física que está ligada estrictamente de la particularidad del hecho de tránsito. En la doctrina del derecho penal, generalmente, los postulados hacen referencia en varios de sus preceptos, que el bien jurídico en los delitos de lesiones se catalogan de dos formas: según lo mencionado por el tratadista Conde (2016), que la integridad física o corporal está inmersa en la filosofía del estudio como unión de los órganos y sistemas que conforman del ser humano, y la salud como el estado pleno de contraer patología alguna y que al ser alteradas de su estado natural, se está infringiendo en un daño que debe ser considerado como lesión para que pueda cumplir con figura legal tratadas a través de las teorías del derecho penal.

Los tipos de lesiones que se producen en las personas son considerados como delito con características de culpabilidad es por ello, que la naturaleza del elemento culposos denota no solo al efecto dañino sino más bien en el efecto malicioso del ser humano con respecto al cuidado e intereses jurídicos. En la legislación penal, con las figuras de llegar a un acuerdo mutuo, se prolifera que hay de por medios lesiones consentidas que resuelven en muchos casos el problema del incidente.

Dentro de la producción de accidente de tránsito, las lesiones son un proceso traumático que está representada por varias etapas las cuales están en tiempo total o parcialmente,

esto dará mención si la afección provocada en un accidente es el resultado para la imposición de la pena, dependiendo si es un arrollamiento total o incompleto.

Ahora bien, el arrollamiento total consta de muchas variaciones en cronología como es el choque, colisiones o toda clase de impacto, resonancia o tropiezo, quebrantamiento, arrastramientos degolladores. Las etapas de colisiones derivan del encuentro del vehículo a motor y la persona lesionada, la ubicación de estos siniestros dependerá de la clase de móvil y de la velocidad de impacto que tendrá sobre el peatón en relación a la posición en que se encuentre.

2.1.3. Los accidentes de tránsito bajo la perspectiva de delito culposo

En respecto a lo concerniente en la materia de tránsito en tema de infracciones su clasificación son de delitos y contravenciones, se debe considerar que las lesiones que producen los hechos de tráfico en lo tipificado en la norma ecuatoriana se caracterizan como delitos, por ende bajo la generalización de la definición en concordancia con la doctrina, este tipo de delito es de carácter típico antijurídico y culpable solo siendo omisión u acción tendrá valor jurídico y de culpabilidad, según lo mencionado anteriormente se comprende que delito es la acción que realiza una persona en contra de otra y que afecta su integridad.

Bajo la concepción de Elky Villegas Paiva:

En la categoría de la culpabilidad, se exige que el injusto haya sido cometido por un sujeto penalmente responsable, es decir, por un sujeto que está en la capacidad de comprender y ser motivado por las normas, y aun así haya vulnerado un bien protegido jurídicamente, desestabilizando la vigencia de las expectativas de conductas institucionalizadas en tales normas (Paiva, Los delitos culposos y el dolo eventual en la jurisprudencia, 2014, pág. 12).

De acuerdo a lo establecido, se puntualiza que el delito es una conducta que toda persona puede ejecutar al momento de omitir la norma, que por lo general estas acciones son consideradas como voluntad de la persona a la comisión de un daño siendo penado por el Código Orgánico Integral Penal.

La teoría de delito culposo no se adhiere al ámbito legal de tránsito, es importante mocionar que los delitos de tránsito son, ante nuestra sociedad, como culposo al no existir una voluntad de dañar el bien jurídico.

Referente a lo mencionado el Dr. Cabanellas expresa que el delito es “La acción y según algunos también la omisión en que concurre culpa (imprudencia o negligencia) y que está penada por la ley. El autor aun obrando sin malicia o dolo produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otro” (Tacuri, 2017, pág. 18).

2.1.3.1 La Pena

En el derecho penal en razón al principio de culpabilidad, la pena simplemente no puede ser impuesta por la mera causa del resultado y que ha sido afectado un bien jurídico que es protegido por la norma “Según el punto vista de Kant en la pena hay una cuestión de igualdad, de respeto de todos ante la ley; la pena restaura esa igualdad, cuando ella ha sido quebrantada por el acto criminal” (Cordini, 2014, pág. 694).

La pena es definida al castigo que se impone por medio de la ley y que es aplicada por los jueces quienes son encargados de la justicia, así para la tratadista Emile Durkheim es la presentación de la conceptualización que tiene la sociedad en la moral, es decir la pena es la correspondencia que hay entre los individuos de la sociedad frente a una transgresión, oposición al orden moral. Desde la parte jurídica el sujeto para ser penalizado debe regirse por un proceder contrario a lo establecido, en razón que el actuar la conducta no fue medida correctamente, considerando que la actividad del actuar en la vía de tráfico fue errónea al pensar que no ocurriría el delito culposo. La pena es una limitación a los derechos y libertad de toda persona, además resulta el efecto de las acciones y omisiones de la punibilidad.

2.1.3.2 Delito culposo

Al tratar la materia de tránsito, las respectivas sanciones no dependen de un cimientto de una postura dolosa, más bien de una postura culposa, es así como debería ser dictaminada

ante la sociedad, no obstante, en la rama penal, los delitos son determinados por el dolo, contrario a la rama de tránsito, por lo que se los determina por la culpa.

Debemos entender que en materia penal la culpa es la conciencia de la antijuricidad de la conducta, sin embargo, esta conciencia no se puede calificar como dolo ya que a diferencia de los delitos penales existen ciertos elementos que modelan las infracciones de tránsito como acciones u omisiones culposas que violando el deber objetivo de cuidado generan en un daño directo a un bien jurídico protegido por la ley (Pérez, 2020).

Dentro de la materia penal la antijuricidad es necesaria para que se pueda imponer las sanciones necesarias y que, en materia de tránsito existen elementos que facultan la punición y que se deben a la falta de cuidado del deber objetivo, pues al no considerar este postulado se puede causar un daño al peatón o vehículo automotor y que está tipificado en la norma.

La imposición declaratoria de la antijuricidad en los delitos culposos suscita cuando el sujeto actúa en contra del bien jurídico, es así que, si solo el hecho de dolo o culpa en el tipo penal logra estar en el veredicto de la culpabilidad de la persona, es concluyente que lo doloso y culposo sean cimientos de la culpabilidad. Por ende, se pone de manifiesto que es como categoría de la culpabilidad, por lo que debe conceptuar el componente normativo. Uno de los singulares concebimientos del dolo, evita que se pueda observar la objetividad del mismo, tanto como su naturaleza lo demuestra de hacer realidad el tipo penal, de esta forma se anexa a la valoración prevista y a sus caracteres de la normatividad donde pueda plantearse. La culpabilidad es la consecuencia de lo ilegítimo por ello en el área de los delitos culposos manifiesta que hay culpabilidad por el hecho que la consecuencia del acto puede rehuirse por parte del sujeto activo, según la situación acontecida.

Los accidentes se encuentran en la categoría de los delitos culposos por su carencia en la voluntad del acto mismo, en la hipótesis de que exista la intencionalidad de realizar daño se posicionaría en las características de tipos dolosos, por lo tanto, estaría en la capacidad de los jueces penales. No obstante, aunque existan planteamientos de distintos autores según la categorización del tipo penal, se considera a Beristain como planteamiento.

La hipótesis de Welzel sitúa a los delitos culposos como la parte primordial, también sitúa al hecho como el efecto, es decir, el resultado y el hecho como parte deficiente. Omitir esta teoría es omitir la parte céntrica en donde nace y prospera la antijuricidad como la culpabilidad, en otros términos, Welzel y otros finalistas colocan el origen del dogmatismo de la culpabilidad como la propia voluntad del ser humano y la omisión de la objetividad de la protección correspondiente, todas aquellas antes mencionadas imposibilitan el ingreso a la propia y somera justicia del derecho penal, mientras que la hipótesis tradicional indica que es justo ingresar al derecho penal.

2.1.4. Elementos que participan en la incidencia de accidentes de tránsito

2.1.4.1 Fase de Percepción

Bajo una conceptualización general, la percepción es un mecanismo que poseen los individuos, en que, a través de sus sentidos, pueden recibir interpretar y comprender lo que proviene del exterior, por ello en la incidencia de los accidentes de tráfico:

Se refiere al espacio físico (sitio) donde el elemento humano se percata de un peligro real o inminente; esta zona tiene una amplitud variable y en ocasiones puede coincidir con las áreas (zonas) de las fases siguientes. Se compone fundamentalmente de dos elementos: Punto de percepción posible (PPP) y Punto de percepción real (PPR) (Medina Dávalos, Accidentes de tránsito. Rescate in situ, 2017, pág. 41).

Para entender los accidentes de tránsito bajo la doctrina, se ha realizado la división del hecho de tráfico en fases. Una de ellas es la de Percepción, que es el momento en el cual el conductor puede, a través de sus sentidos, visualizar el peligro y prevenirlo; dentro de ella encontramos dos ramificaciones: la percepción posible y la percepción real, que en muchas ocasiones pueden ser iguales cuando el conductor visualiza en el momento preciso en el que el vehículo contrario se presenta de diferentes formas, estas pueden ser de frente, de un costado, perpendicular, lateral o cualquier otra obstrucción; ahora bien,

la percepción real consiste en el momento que el conductor visualizó de manera objetiva el vehículo a motor y se percata del peligro como de los hechos a suceder.

2.1.4.2 Fase de Decisión

Al adquirir información con antelación, conocida como anticipación, aportará a seleccionar y observar cuales serían las opciones. Es así que, para los conductores que recién empiezan en el mundo de la profesión, su capacidad de reacción va a ser inferior a diferencia de quienes poseen un nivel superior debido a su experiencia adquirida, estos últimos están en capacidad de calcular el tiempo en maniobrar en las vías, es por ello que la fase de la decisión se la define como:

Es la reacción del conductor o peatón frente a un estímulo de peligro de accidente.

Esta fase puede anularse por la rapidez de los acontecimientos, llegando en algunos casos a no existir en realidad, pues sólo se presenta la percepción del peligro y posteriormente el accidente. La decisión del sujeto se establece de acuerdo con la relación del espacio que existe entre el punto de percepción real del peligro y el punto de conflicto (Medina Dávalos, Accidentes de tránsito. Rescate in situ, 2017, pág. 42).

En esta fase de decisión consiste en que el conductor se percata, visualiza el vehículo y por sus sentidos y estímulos toma la decisión de evadir el peligro, es decir solo se presentó la percepción del peligro mas no el acontecimiento del accidente o caso contrario el conductor puede seguir la trayectoria confiando en que el vehículo a motor del otro conductor detendrá la marcha sin considerar que eso es una hipótesis pues sucede que el conductor no detendrá la marcha y se ocasionara el choque llegando a la fase del conflicto.

En esta fase el conductor puede realizar maniobras antes de encontrarse con la colisión, puede reaccionar haciendo distintas maniobras usando el claxon para que el otro vehículo se percate, disminuir velocidad, detención del vehículo, estacionarse o algún viraje hacia distinto lado de carril.

2.1.4.3 Fase de Conflicto

Esta fase de conflicto “Corresponde al último período de la evolución del accidente, distinguiéndose tres elementos: Área de conflicto, Punto de conflicto (PC), Posición final (PF)” (Medina Dávalos, Accidentes de tránsito. Rescate in situ, 2017, pág. 43).

Una vez que se han dado las fases anteriores se encuentra los puntos de conflicto, partiendo de la definición de área de conflicto se comprende que en este momento la acción puede tender a variar dependiendo de los factores que intervienen en el acto, así mismo el punto de conflicto se da cuando ya ocurrió el accidente en menor o mayor gravedad y por último tenemos la posición final que es el lugar donde los vehículos quedan después del impacto de choque.

2.1.5. Factores que influyen en los accidentes de tránsito

2.1.5.1 Factor humano

Este factor influye en la seguridad en dependencia de la actuación en las vías y dependiendo en qué escenario se encuentre sea de peatón, conductor o pasajero. En los casos en que el hombre ha sido responsable del incidente se asemeja que se debe a un error humano, se debe considerar que el accidente no es más que una serie de eventos que se da por no haber tenido el cuidado correcto en las acciones ejecutadas.

El factor humano en la investigación de los accidentes de tránsito se refiere al impacto que tiene la participación del individuo en el funcionamiento de los diversos sistemas de transporte. Es el más significativo en la producción de accidentes y también se asocia a los temas que refieren la seguridad, la eficiencia del sistema hombre-vehículo y los impactos sociales del transporte (Mota J. M., 2011, pág. 83).

Uno de los factores que conllevan los accidentes es el humano debido a que no existe un manejo consiente por parte del conductor, pues el comportamiento en la vía no se da por el mero hecho del discernimiento sobre la correcta circulación, sino por el espacio y los hechos que traspassa, es decir no es equivalente el conducir de manera inquieta al saber

que no llega en el horario determinado a su lugar de trabajo que en el tiempo idóneo, así como no es semejante una conducción con la claridad de visión que después de haber ingerido bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes.

2.1.5.2 Drogas y alcohol en la conducción como factores de riesgo

El exceso de sustancias estupefacientes afecta a la facultad mental al momento de accionar, por tanto, es antagónico el uso de drogas y la conducción, pero lamentablemente en la sociedad introducir al organismo estas sustancias se está normalizando, los efectos que derivan del consumo de las mismas son:

- Retardo al momento de decidir
- Lentitud en el movimiento corpóreo
- Variación en la captación de las imágenes en la visión del conductor
- Aumento en la desatención visual por objetos tecnológicos
- Sensaciones ficticias de toma de control y aportación de malas acciones.

Las consecuencias que dejan estas sustancias que incitan el sistema nervioso son la cocaína, *speed*, y las anfetaminas, dentro de las categorías sustanciales; con menor grado existen la nicotina la cual contiene sustancias estimulantes, en continuidad con las xantinas, teína, teobromina y la cafeína, el resultado de dichas sustancias derivan de la siguiente manera: exceso de confianza en la conducción, sensación de inquietud en las extremidades superiores e inferiores produciendo actos impulsivos en los mandos del volante.

2.1.5.3 Alcohol

Conforme a los estudios realizados una de las problemáticas dentro del factor humano es la ingesta de alcohol, por ello es necesario acatar órdenes para precautelar cualquier tipo de riesgos en las zonas viales, el conductor debe verificar, al momento de poner la marcha, ser cauteloso con el comportamiento del resto de ocupantes de la vía.

El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la

visión y los reflejos, y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección (uso del cinturón de seguridad y el casco) (Salud, 2017, pág. 1).

Es relevante conocer que conducir un automóvil bajo sustancias de todo tipo de bebida alcohólica acarrea grandes consecuencias con negatividad para todos los peatones en las vías como para el conductor mismo. Es así que el conductor no siempre es el perjudicado por la ingesta de alcohol, también dependen de los ciudadanos que transitan en la vía, tanto como los acompañantes.

La alcoholemia es la cantidad de alcohol presente en la sangre, se calcula en gramos de alcohol por cada litro presente en el cuerpo o su semejante en aire exhalado. No es de menester que quien se embriaga y conduce presenta más probabilidad de perecer un accidente. El alcohol crea alteraciones notables en la conducta, afectando las competencias psicofísicas para un adecuado manejo.

Desde la alcoholemia de 0.5 g/l el resultado es notorio en la mayoría de los consumidores, sin embargo, inferior a la tasa legal el conductor no es cauteloso del peligro al que se exhibe, sin ser previsible al hecho por lo que es condescendiente al riesgo.

Los legados que dejan el alcohol en los conductores son múltiples y distintos en concordancia del grado de alcoholemia, no obstante, unas de las alteraciones más comunes y sanguíneas dentro de la conducción son:

- La omisión del efecto y las alteraciones en su rendimiento en la conducción al momento de creer que puede controlar el vehículo.
- Toda bebida alcohólica reduce la capacidad del consumidor a reacciones perceptibles, opacando la vista y posterior la producción de siniestro vial.
- Disminución del uso de los sentidos y la responsabilidad en el manejo.
- Aumento de reacciones agresivas impulsivas.
- Reducción de la visibilidad de la luz y señales de tránsito, en especial las de color rojo.

2.1.5.4 Factor mecánico

Otro de los factores dentro de los incidentes de tránsito es el: “Factor Mecánico: comprende al vehículo y su incidencia directa en el accidente, que se puede manifestar por su mala conservación o por no contar con aquellos elementos que podrían haber disminuido o prevenido las lesiones” Godoy, (2018), pág. 8. Suelen ocurrir en menos proporción debido a que son fallas que pueden presentar el vehículo a motor en componentes como las luces de Stop, direccionales y frenos que no respondan de manera propicia todos estos pertenecen a los de tipo activa, así mismo los componentes pasivos son cinturones de seguridad en mal estado, no portar los apoya cabezas y las faltas de airbags en el vehículo.

Los vehículos para poder circular deben tener en buen estado la seguridad activa que no es más los componentes en los cuales el conductor puede realizar una acción inmediata y la seguridad pasiva es la que minimizan los accidentes. En las motocicletas deben considerarse en la seguridad activa el uso del casco, pues lo más frecuentes en estos medios de transporte son traumatismo craneoencefálico.

2.1.5.5 Factor ambiental

En este factor incluye la vía, su estructura, las demarcaciones de tránsito, en esta parte depende de la situación del medio ambiente el factor ambiental, circulación diurna, estado de la superficie de rodamiento, clima, iluminación. (Mota J. M., 2011, pág. 19) todos estos elementos pueden aquejar el manejo, o existen las condiciones naturales como son los caminos húmedos por la lluvia, mala visión del panorama debido a neblina, polvos y humo.

La base de que ocurra un accidente debido a un factor climático es la adherencia de los neumáticos a la calzada, se denomina adherencia al indicador de capacidad del asfalto de rodamiento en reaccionar en la situación de riesgo del tráfico. En las lluvias es muy común que suceda debido a que la superficie del camino se vuelve deslizante por motivos de que existe una delgada capa de agua entre el neumático y la calzada y el agarre de frenos es inferior a los parámetros normales.

Cada factor aludido tiene responsabilidad en los siniestros de tránsito, pero por lo general es el factor humano sobre el cual pondera los estudios científicos que afectan en las vías, pues la actuación del conductor dependerá de la capacidad y conocimiento que posea.

Dentro todos lo ante mencionados encontramos otros factores internos como son psicológicos físicos y psicosomáticos.

2.1.5.6 La velocidad como factor contribuyente de delito de lesiones de tránsito

Para llegar a determinar las causas que los motivaron los accidentes de tránsito es preciso identificar e interpretar todos los factores que intervinieron, uno de ellos es:

El exceso de velocidad es una de las infracciones más comunes en las carreteras de todo el mundo. Pisar de más el acelerador en carreteras que los conductores creen dominar puede ser la antesala a un accidente fatal. A una velocidad excesiva, el conductor deja de tener el control de lo que le pueda pasar al vehículo pues la distancia de reacción es mayor respecto a velocidades más bajas. (Soler, 2017)

Los conductores al circular a una determinada velocidad se fundamentan que se encuentran en un estado, donde pueden controlar el vehículo a motor para no verse inmerso en cualquier tipo de colisión a lo largo del recorrido que consideren seguir, las personas al momento de circular por las vías consideran recorrer a menor velocidad a diferencia de lo que establece el velocímetro y se confían de la percepción que ellos ven, dejando a un lado las consecuencias que pueden provocar.

La necesidad de llegar a determinado lugar se considera como una de las excusas para conducir a una velocidad excesiva para ahorrar tiempo en su recorrido, esta referencia es fragmentaria y sin fundamentación, pues las vías son reguladas por la semaforización, es decir si un vehículo que parte de un punto A y excede la velocidad para llegar al punto B, el rojo del semáforo le aplaza el tiempo de llegada.

Las circunstancias que conllevan a estas infracciones, lesiones o privación de las vidas de las personas, podemos determinar que son varias, pues al vulnerar el término de velocidad que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, dejarán secuelas que pueden ser evitables al cumplir con la norma. Antes de mencionar uno de los tipos de circunstancias debemos tener claro que al existir esta infracción no dependerá del delito, solo recaerá de su gravedad que lo impulsó a cometerlo, por ende el acto

ocasionado no depende que el delito exista sino solo el daño grave, que al momento de la materialización del delito, no incurre en la relación del delito con la acción cometida.

Según la tipología de agravantes, que están en la norma, se encuentran: las personales, que son las disposiciones morales del actor del delito en materia de tránsito, en relación específica con la víctima u otra causa personal. Existen las de tipo objetivo que son las circunstancias de la aplicación material del hecho o la forma que es utilizada para su ejecución.

2.1.6. Lesiones en relación a su tipología de accidentes

2.1.6.1 Choques frontales

Uno de los choques que ocurren comúnmente se da cuando dos vehículos transitan en dirección opuesta, conocida como “La colisión frontal es definida como un impacto con otro coche o un objeto de frente, que reduce bruscamente la velocidad del vehículo afectado en el choque” (Hernando Lorenzo, Biomecánica del accidente de tráfico, 1999, pág. 10). Y que por lo general los ocupantes de la parte delantera sufren severas lesiones, conocidos en el contexto científico-médico como politraumatismo y ocasionalmente en ciertos casos no todos son afectados, sino que quedan de manera ilesa. Cuando las personas se ven envueltas en un choque frontal suelen sufrir excoriaciones, heridas en los miembros inferiores debido al motor del vehículo y por los pedales, suelen encontrarse lesionados en la región facial, al golpear con el parabrisas debido que al momento de desacelerar la marcha el cuerpo tiende a buscar un punto de equilibrio y dependiendo del tipo de velocidad se verá inmersa la magnitud del golpe ocasionado.

2.6.1.2 Choques laterales

A diferencia del choque frontal, el choque lateral suscita cuando los vehículos topan sus lados laterales, más conocido como “La colisión contra el lateral del vehículo y que acelera al ocupante lejos del punto de impacto (aceleración como oposición a la desaceleración)” (Hernando Lorenzo, Biomecánica del accidente de tráfico, 1999, pág. 10) existen diferentes casos, los cuales pueden trascender de que si existen diferentes colisiones entre los mismos vehículos que impactaron, se lo conocen como colisión

sucesiva, es decir que suscitan varios casos a la hora de la colisión, cuando los vehículos a motor rozan sus parte laterales es conocida como colisión por raspados, los diferentes casos de este tipo de colisión son, colisión de raspado positivo y negativo, la diferencia de estos casos es que el positivo sucede cuando los vehículos transitan en sentido contrario y el negativo es cuando transitan en el mismo sentido. Uno de los casos más frecuentes de este tipo, es cuando uno de los vehículos acciona a adelantarse o cambiar de carril en un momento no acto, cuando existe el impacto lateral tiende el móvil a cambiar de posición contraria en que se encontraba principalmente.

2.6.1.2 Colisión por alcance

Son una de las iniciales circunstancias de lesiones en las carreteras de tipo urbana, en consecuencia, se relaciona con el factor humano por medio de un descuido por parte del conductor, caracterizada como:

Una colisión que representa un tipo diferente de biomecánica. Suele ocurrir cuando un vehículo está detenido y es golpeado por detrás por otro vehículo. El cuerpo tiende a dirigirse hacia delante por transmisión de la energía del vehículo incidente a los ocupantes del vehículo alcanzado.

(Hernando Lorenzo, Biomecánica del accidente de tráfico, 1999, pág. 11)

según este tipo de colisión son ocasionados con mayor frecuencia en ciudades amplias, aun cuando el conductor que ocasiona el accidente va con una velocidad no alta, por lo general esta colisión sucede cuando el conductor que impacta al vehículo de al frente conduce bajo sustancias catalogadas a fiscalización o bajos en el efecto del alcohol, dejando como consecuencias graves a la persona contraria (conductor del vehículo) con una fuerte lesión cervical, es decir, al momento del impacto la persona lesionada tiende a flexionar el cuello en sentido para atrás.

2.6.1.3 Vuelcos

Los incidentes por vuelcos suscitan cuando el móvil sufre inclinación dejando la cubierta en el suelo, existen dos clases de accidentes por vuelco una de Ella es por causas de otro objeto y las que derivan por si solas, estos ocurren cuando:

El ocupante de un coche que vuelca no lleva cinturones de seguridad puede golpear cualquier parte del interior del compartimento del vehículo. Por lo general este tipo de accidentes produce lesiones más severas porque los movimientos que ocurren durante el vuelco son más violentos y múltiples.

(Hernando Lorenzo, Biomecánica, 1999, pág. 11)

Los vehículos que son más propensos a sufrir un accidente de tránsito

Es la colisión menos común, se produce por un exceso de velocidad o curvas, donde el vehículo gira más de 90°, se trata de un accidente de tráfico, donde los daños materiales son cuantiosos y puede ocasionar lesiones graves en los pasajeros del vehículo (lesiones medulares entre otras). Es por la inclinación que se puede dar por una obstrucción en la calzada o pérdida de pista a una gran velocidad, más estos casos se dan en móviles grandes por el peso y su punto de equilibrio se pierde y se producen estos incidentes. Al momento de producirse estas volcaduras suelen encontrarse que las personas pueden salir aventadas por el no uso de cinturones y es posible que en este tipo de choques se encuentren magulladuras.

2.1.7. Doctrinas que se manifiestan acerca de los accidentes

2.1.7.1 La teoría de la Imputación Objetiva

La imputación objetiva es el resultado de una gradual propensión de legitimización de la teoría penalista que está focalizada en el resultado de la acción, es así que la denominación de imputación es el atribuir determinada acción y sus características en una conducta negativa y dañina es así que:

“La imputación objetiva opera en el ámbito de la tipicidad, mediante el manejo de una serie de criterios que llevan a atribuir objetivamente a un sujeto un resultado por considerar que éste es obra suya” (Flores, 2001, pág. 262).

Flores refiere que la imputación interviene en la conducta en atribuir el resultado en un delito, al momento de la conducción de una máquina de transporte en las vías se está poniendo en un riesgo a personas vulnerables que desconozcan las normas de tránsito, es

decir todo hecho de tráfico en resultado de la causalidad naturalística no se podrá prevenir, rotundamente esta fuera del alcance humano no se puede prever la conducta no delictiva sino prevenir, es así que a través de la imputación se pretende demostrar que si el conductor no toma en consideración el enfoque de conducir observando las respectivas señalizaciones verticales y horizontales está exponiendo a un riesgo a quienes transitan conjuntamente, la omisión a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial permite la probabilidad de un accidente y al ocasionarse pueden dejar lesiones en los afectados y seguir un procedimiento penal.

El resultado de un delito de lesiones es el producto entre un mal rol asignado y factores previsible omitidos, pues el conductor sabe que tiene la responsabilidad en sus acciones para que no se produzcan daños o instancias más drásticas en los peores casos, el diseño de la sociedad rescinde en los roles que posee cada uno y que se escapa del derecho porque no solo a través de la normativización del tráfico en carreteras se podrá detener accidentes sino que hay un principio de confianza el cual es considerado dentro de la imputación objetiva según GUNTER JAKOBS como esencial para la disminución de la problemática

2.1.7.2 El principio de confianza

Cuando el rol en cada individuo en la sociedad ya ha sido establecido por cada uno y cada quien cumple su función emana un principio que es la confianza de que cada ciudadano cumple su rol y objetivo considerando que saldrá del límite permitido es así que el principio de confianza se fundamenta porque:

Guarda íntima vinculación con la idea del riesgo permitido, lo cual confirma que en todos estos casos se habla de lo mismo: la delimitación de ámbitos de competencia. Todo aquello en lo que se puede confiar ha de entenderse como riesgo permitido (no es exigible preocuparse más allá de ello), de manera que los resultados lesivos que emanen de la confianza adecuadamente depositada en la conducta del Alter, no pueden fundamentar la responsabilidad pena (Paiva, Los delitos culposos y el dolo eventual en la jurisprudencia, 2014, pág. 51).

Paiva expone que el riesgo se da porque el individuo delimita su competencia pues confía que su actuar responsable será semejante entre quienes lo rodean, es así que al no preocuparse por las infracciones que puedan existir en su entorno deja de lado las acciones que pueden prever un acto lesivo esto es conocido como riesgo permitido, pues es la libertad de pensamiento y decisión propia que tiene el ser humano que provoca en su ser que exista un mínimo riesgo en el ejercicio de sus actividades es por ello que este tema es considerado dentro de la doctrina para la concepción del dolo, existen comportamientos cuidadosos y descuidados que son los más propensos dentro del tránsito y que dan como resultado accidentes con estados lesivos.

En las vías de tránsito sucede este fenómeno diariamente al no existir una conducción temeraria es por eso que a través de estudios de ingeniería la velocidad está determinada y es así que en la norma se sancionan como contravención el exceder el rango de velocidad a excepciones previstas en la normas que por necesidad de cumplir su deber o actividad pueden rebasar los límites establecidos por ejemplo una ambulancia por emergencia excede su rango, pero ese riesgo es permitido en la sociedad por la función, por ende hay un riesgo permitido y del cual los demás actores viales deben ser cautelosos al encontrarse en situaciones semejantes.

2.1.7.3 El deber objetivo del cuidado en los delitos de lesiones de tránsito

Bajo la concepción de comprender el deber objetivo del cuidado se ha considerado como parte de los elementos constitutivos de delito respecto al Código Orgánico Integral Penal, la imposición de la pena del autor contiene un adicional que se conoce como el deber general de cuidado. El actor si no ha infringido el deber objetivo del cuidado debe ser considerado como establece la carta magna el principio de inocencia, por tanto, si un ciudadano teniendo sus facultades completas y no realiza acto alguno para evitar daño al bien jurídico, deberá ser procesado judicialmente para esclarecer los hechos delictivos sin dejar de lado el principio a la defensa, esta misma teoría es aplicada en los accidentes de tránsito, si un sujeto lesiona a otro por un atropello de vehículo, para aplicar la respectiva sanción el proceso judicial a través de los medios probatorios debe demostrarse si en verdad existe falta de objetivo de cuidado que es un deber universal para todo conductor que se le ha proporcionado una licencia de conducir La contradicción entre los deberes lo subjetivo y objetivo en los delitos tienen ya sus bases en el moderno derecho penal, considerando un pensamiento de tesis de HEINCH. Respecto al dolo y la culpa que

estas se manifiestan de manera subjetiva separado de la culpabilidad tiempo en que esta doctrina se manifiesta solo se podía manifestar la culpa de manera subjetiva. Este método que se analiza es preponderante a la temática actual en relación al delito culposo,

Dentro del análisis culposos autores definen al deber objetivo de cuidado como un elemento material en el análisis de los accidentes de tránsito.

Su origen más inmediato se encuentra en el principio *versari in re illicita*, procedente del derecho canónico medieval, según el cual basta con que se inicie la ejecución de un acto ilícito para que se impute a su autor el resultado producido, aunque dicho resultado sea fortuito y totalmente alejado de la finalidad y de la previsibilidad del sujeto (Conde, Teoría General del delito, 1999, pág. 62).

Según Conde respecto a la teoría general del delito respecto al deber objetivo del cuidado es un concepto arcaico es así que desde la edad media existía la expresión *versari in re illicita* para imponer las respectivas sanciones en el derecho canónico y evoluciono hasta, posteriormente adaptar la figura al derecho penal moderno en razón a la figura de culpa para establecer la atribución de penas en el COIP. Es así que en el artículo 379 del Código Orgánico Integral Penal establece las lesiones causadas por accidentes de tránsito en donde se considera el deber objetivo de cuidado como causante de estos actos delictivos, y que a través de la tipicidad se ponga de manifiesto lo injusto o justo en la norma. La antijuricidad origina desde el hecho que el bien jurídico es infringido por la mera voluntad. Así, el deber objetivo en las acciones de tránsito es semejante a la falta de atención a la responsabilidad de conducir, en caso concreto, desde la concepción doctrinaria el “No” mirar constantemente a los retrovisores y el no enfocarse en el entorno para percibir el actuar de los demás ocupantes de la vía, se está faltando al deber de conductor, pues está bajo sus facultades cognitivas, considerando un principio de confianza de que los individuos que transitan serán conscientes de las normas y deberes de la conducción, el pasar diligentemente el dispositivo luminoso en rojo se estaría actuando con imprudencia conociendo los riesgos que conllevan el deber subjetivo provocando como resultado un accidente de tráfico.

2.2. Marco Legal

La carta magna como cuerpo legal proporciona que el estado es el pilar fundamental suministrador de normas al interior de la vida de los ciudadanos desde la perspectiva política, social y económica, sin excluir actividades que proporciona gran relevancia dentro del ámbito social no obstante el transporte terrestre y la seguridad vial es esencial para el desarrollo de las actividades tanto comerciales como serviciales es por ello el transporte debe estar rigurosamente normado, pues si el uso desmedido del mismo puede generarse o convertirse en una amenaza y afectando directamente la salud pública de la ciudadanía dejando como resultado traumas lesiones y muertes.

2.2.1. Constitución de la República del Ecuador

De acuerdo con los artículos 262 numeral 3 refiere a la administración de competencias autónomas en base al control y regulación en el transporte terrestre, menciona que:

Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades (Constitución de la República del Ecuador, 2021).

Conforme al mismo cuerpo legal se focaliza el artículo 264 numeral 6 respecto que “los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (Constitución de la República del Ecuador, 2021).

Los gobiernos regionales forman una estructura distrital del Estado Ecuatoriano, así mismo regulado por esta norma suprema.

La constitución de la República del Ecuador 2008 vigente hasta la actualidad ha generado transformaciones en las leyes orgánicas y ordinarias. El término constituyente hace referencia a las facultades de poder manejarse de forma descentralizada con normas que estén permitidas a través de la carta magna y esas atribuciones. En la constitución del Ecuador nos refieren que tanto las entidades municipales son encargadas de planificar respecto al tránsito como el numeral 6 claramente expresa.

2.2.3 Código Orgánica Integral Penal

El Código Orgánico Integral Penal en su articulado 439 menciona que los sujetos intervinientes en un proceso penal son: la persona procesada, la víctima, la fiscalía y por último y no menos importante la defensa, misma que protege los derechos constitucionales y el paso a una justicia equitativa.

De conformidad con lo previsto en la ley penal vigente estipulan los componentes constitutivos para que un acto inconstitucional sea tipificado como delito, mismo que está bajo esta ley orgánica sobre los elementos, el cual establece que las infracciones penales en su artículo 18 que: “es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código” (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pag 17). Por ende, el delito de lesión deberá estar constituido bajo estos tres elementos para que sean aplicados bajo sanción referente al mismo.

De conformidad con el artículo 371 del mismo cuerpo legal del capítulo octavo de la sección primera que trata sobre la acciones y omisiones según los incidentes “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.” (Asamblea Nacional, 2021, 17 de Febrero, pág. 135). Es decir, todo tipo de lesión a causa por incidentes de tránsito son ejecutados sin tener la intención de cometerlos o causar un daño a la sociedad, sin embargo, serán sancionadas y regidas por la ley pertinente.

El tipo de lesión proveniente por los accidentes de tránsito instituyen al delito conforme lo establece el artículo 379 del mismo cuerpo legal.

En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un

tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso.

La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 138).

Pues se violenta el daño a la integridad corporal y el bien jurídico protegido, es por ello que los delitos de lesiones es el factor de la parte pertinente del estudio de investigación, así pues, de esta forma se aplica la respectiva sanción a los conductores que omiten el deber objetivo de cuidado, no obstante, el desconocimiento de la ley no implica que el individuo quien ejecute estos incidentes sea sancionado.

De conformidad con el artículo 37 de la responsabilidad en embriaguez o intoxicación al encontrar a un conductor bajo los efectos de alcohol, se aplicará la respectiva sanción en cuenta a esta ley reformativa y vigente, estableciendo que:

“Salvo en los delitos de tránsito, la persona que al momento de cometer la infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol o de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada conforme con las siguientes reglas: 1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad. 2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio. 3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad. 4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante” (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 22).

Con lo antes mencionado en relación a los delitos de tránsito resalta el art 152 el cual establece que:

La persona que lesione a otra será sancionada de acuerdo con las siguientes reglas: 1. Si como resultado de las lesiones se produce en la víctima un daño, enfermedad o incapacidad de cuatro a ocho días, será sancionada con pena privativa de libertad de treinta a sesenta días. 2. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de nueve a treinta días, será sancionada con pena privativa de libertad de dos meses a un año. 3. Si produce a la víctima un daño, incapacidad o enfermedad de treinta y uno a noventa

días, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años. 4. Si produce a la víctima una grave enfermedad o una disminución de sus facultades físicas o mentales o una incapacidad o enfermedad, que, no siendo permanente, supere los noventa días, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años. 5. Si produce a la víctima enajenación mental, pérdida de un sentido o de la facultad del habla, inutilidad para el trabajo, incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano o alguna grave enfermedad transmisible e incurable, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años. Si la lesión se produce durante concentraciones masivas, tumulto, conmoción popular, evento deportivo o calamidad pública, será sancionada con el máximo de la pena privativa de libertad prevista para cada caso, aumentada en un tercio. La lesión causada por infringir un deber objetivo de cuidado, en cualquiera de los casos anteriores, será sancionada con pena privativa de libertad de un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso (Código Orgánico Integral Penal, 2021).

La norma prevista ha relacionado para cada tipo de incapacidad una pena equitativa según el tipo de afección que dejen los accidentes de tránsito, Se debe considerar que los delitos de tránsito son considerados tipo penal pues ocasionan daño directo , dentro de este tipo penales no trata solamente de saneamiento penal sino también de la materia, es decir el fiscal realiza retención de vehículo por medio de la solicitud que es concedida por el juez de tránsito con la finalidad de que se pueda indemnizar el respectivo daño a la víctima otro de los puntos en base a los delitos de tránsito es la presentación periódica del acusado y la respectiva prohibición del país, estas medida precautelan el proceso justo y equitativo.

2.2.4 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La ley dispone que el conductor de un automóvil, además de cualquier otro individuo en torno a las carreteras tendrán obligaciones y deberes los cuales deberán ser ejecutados por los mismos, estableciendo en su articulado 182 sobre las prohibiciones al conducir vehículo a motor estableciendo que:

No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento. Tampoco puede hacerlo el conductor de cualquier

vehículo bajo efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el organismo, de las que se excluyen aquellas sustancias que se utilicen bajo prescripción médica y con una finalidad terapéutica, siempre que esté en condiciones de utilizar el vehículo conforme a la obligación de diligencia, precaución y no distracción establecida en el artículo anterior.

Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de sustancias estupefacientes, o psicotrópicas en el organismo. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún siniestro de tránsito (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial , 2021, pág. 83).

Es decir, prohíbe a los conductores manejar bajos sustancias sujetas a fiscalización o algún tipo de bebidas alcohólicas, debido a que es un retardador de la actividad del sistema nervioso central y que ocasiona riesgos en la conducción es por eso que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial tienen esa finalidad de proteger el bien jurídico vida, solamente es permitido al conductor manejar con sustancias de efectos químicos bajo prescripción médica o receptadas por algún profesional de la salud, no obstante, debe estar con sus capacidades de conducir, aquellos que infrinjan este deber objetivo de cuidado serán sancionados con sus respectivas sanciones.

Art. 166.- Práctica de diligencias periciales. - Las diligencias periciales de investigaciones in situ, reconocimiento y reconstrucción del lugar de los hechos, inspecciones técnico-oculares de los vehículos y demás pericias en torno al hecho de tránsito, serán realizadas por el personal especializado en accidente logia vial de la Policía Nacional del Ecuador y la oficina de

investigaciones de accidentes de tránsito de la Comisión de Tránsito del Ecuador.

El reconocimiento médico de lesiones, heridas, y reconocimiento exterior y autopsia se practicará de conformidad con lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021, pág. 80).

Es decir, todos los tipos de siniestros viales los cuales tengan como resultados lesiones, traumas o muertes, se someterán a los reconocimientos médicos, para las prácticas de diligencias periciales por parte de la OIAT, mismo que estarán sujetas y bajo el Código Orgánico Integral Penal, que serán trascendentes para la investigación del hecho delictivo, conocer los indicios para establecer una correcta penalización del acto.

2.3 Marco Conceptual

Accidente de tránsito. - Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022., pág. 1).

Lesiones. - Es un daño que ocurre en el cuerpo. Es un término general que se refiere al daño causado por accidentes, golpes y otras causas (Nevárez., 2019).

Deber objetivo de cuidado. - No es universal, sino que nace ante un evento y persona específicos y, siempre y cuando el profesional haya generado un riesgo más allá del permitido (Granda, s.f.).

El principio de culpabilidad. - Es el más importante de los que se derivan en forma directa del Estado de Derecho, porque su violación importa el desconocimiento de la esencia del concepto de persona. Imputar un daño o un peligro para un bien jurídico, sin

la previa constatación del vínculo subjetivo con el autor (o imponer una pena sólo fundada en la causación) equivale a degradar al autor a una cosa causante (Velepucha, 2018).

Seguridad vial. - Constituye un enfoque del arte de conducir que, al ser aplicado, puede reducir las posibilidades de verse envuelto en un accidente automovilístico. La seguridad vial significa conducir de tal manera que se eviten accidentes a pesar de los actos de otros o de presencia de condiciones adversas para el conductor (Chavez, 2001, pág. 5).

Peralte. - Es la parte más elevada de una curva y su función es evitar que los vehículos se salgan de la vía por efectos de la fuerza centrífuga (CHÁVEZ, 2001, pág. 26).

Dolo. - Esta intrínseco el querer como el hacer dejando al azar la obtención del resultado, y este a su vez denota que existe un conocimiento de la antijuridicidad que nos conduce a la realización del acto, esto conlleva a que la persona será juzgada con una pena máxima, el actuar consiente y voluntario lesiona un bien jurídico protegido, esta definición es dada por el sistema neoclásico (Javier, 2020, pág. 23).

CAPITULO III.

MARCO METODOLOGICO

3.1 Diseño y tipo de investigación

Según Tamayo define a la investigación como: “un proceso que, mediante la aplicación del método científico, procura obtener información relevante y fidedigna, para entender, verificar, corregir o aplicar el conocimiento” (Sergio Gomez Basta, 2012, pág. 9) .

La investigación que se llevó a cabo bajo diferentes métodos, los cuales se practicaron, fundamentándonos en este sentido, además, encontramos acerca de los tipos de investigaciones. Ahora bien, fue fundamental sobre el reconocimiento y la identificación acerca de los diferentes tipos de métodos de investigación que se indago, mismos que abordamos en el actual proyecto, el cual se presentaron los diferentes tipos de investigación, los cuales fueron: Exploratoria, Descriptiva y Explicativa.

A través del estudio exploratorio se profundizo acerca del problema poco estudiado como es el caso de las incidencias de los delitos de lesiones de tránsito, los cuales no existieron datos relevantes que expresaron el motivo o circunstancias de la razón específica del fenómeno suscitado:

Investigación Exploratoria. - Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien, si deseamos indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas. Tal sería el caso de investigadores que pretendieran analizar fenómenos desconocidos o novedosos (Sampieri R. H., 2010).

Por medio de esta investigación se pudo realizar el acercamiento con los profesionales, mismo que fueron los expertos en la materia de tránsito y ejecutores de los procesos legales, el proceso consistió a través de una guía de preguntas que se utilizó para la

respectiva entrevista conociendo acerca de los cambios generados en la provincia respecto al mayor tráfico debido al aumento de vehículos de servicio públicos.

3.1.1 Método de la investigación

Existen muchos métodos para realizar la investigación por eso para resolver el problema de investigación se consideró el método hipotético deductivo en razón a la hipótesis planteada este método ayudo a verificar la veracidad pues en este tipo de método:

Las hipótesis son puntos de partida para nuevas deducciones. Se parte de una hipótesis inferida de principios o leyes o sugerida por los datos empíricos, y aplicando las reglas de la deducción, se arriba a predicciones que se someten a verificación empírica, y si hay correspondencia con los hechos, se comprueba la veracidad o no de la hipótesis de partida. Incluso, cuando de la hipótesis se arriba a predicciones empíricas contradictorias, las conclusiones que se derivan son muy importantes, pues ello demuestra la inconsistencia lógica de la hipótesis de partida y se hace necesario reformularla (Rodríguez Jiménez & Pérez Jacinto, 2017, pág. 12).

Según nuestra idea a defender respecto a que una de las múltiples causas se dan los accidentes de tránsito es por la ingesta de alcohol, pues disminuyen la capacidad al momento de reaccionar ante un riesgo por ende opaca la visibilidad de las personas y posterior la pérdida de memoria.

El método cualitativo El presente estudio de investigación se basó en un método cualitativo su definición es : “la metodología cualitativa como la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas, y la conducta observable” (Quecedo & Castaño, Introducción a la metodología de investigación cualitativa, 2002, pág. 7). Este método nos favoreció a adquirir información necesaria para el objeto de estudio Lesiones a causa de accidentes de tránsito, tipificado en el art. 379 del Código Orgánico Integral Penal, por tal razón, fue necesario e importante la aplicación metodología por el acceso a las entrevistas que realizamos a quienes son los encargados de llevar los procedimientos y de dar sentencias a estos tipos de casos.

Método de Análisis

Según los autores: Juan Diego Lopera, Carlos Arturo Ramírez, Marda Zuluaga y Jennifer Ortiz, este método se emplea “particularmente en las ciencias sociales y humanas” (Juan

Diego Lopera, 2010, pág. 1). Estos autores hacen referencia a que este método es más utilizado en las ciencias sociales, más afín a la carrera de derecho, en la que se hará un análisis de expedientes obtenidos por medio de fiscalía, buscando las particularidades del caso, comprobando la hipótesis planteada, conociendo el nivel de riesgo de accidentes de tránsito.

Es así que se analizó desde conceptos respecto a los accidentes de tránsito que son quienes generan las lesiones y se estructuró el marco teórico respecto a las fases de los accidentes de tránsito y respecto a los tipos de choques y como repercuten en las lesiones.

3.1.2 Diseño de la investigación

A través de este diseño de investigación se realizó la obtención de información jurídica, argumentando desde la perspectiva subjetiva acerca de los factores que inciden en los delitos de lesiones, mediante la obtención de datos reales que nos permitió la interpretación de los mismos que nos ayudaron a concluir la teoría del caso. “En este sentido el diseño cualitativo, está unido a la teoría o hipótesis, en cuanto que se hace necesario una teoría que explique, que informe e integre los datos para su interpretación” (Quecedo, Rosario; Castaño, Carlos, 2002, p. 12). Además, con la recolección de datos de los diferentes casos producidos en los puntos críticos se procederá al análisis de una hipótesis en razón al conductor que realizó la acción de un mal manejo por haber ingerido alcohol en su cuerpo o consumido sustancias estupefacientes.

3.2 POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1 Población.

La población de muestra es todo aquello que se estudió y formó parte de la selección de nuestra selección de muestra, fue importante en dicha investigación en este grupo para una buena realización homogénea, es decir obtuvimos las mismas características, todo aquello para evitar respuestas equivocadas que se presentaron. Para este trabajo escogimos a un grupo de abogados de la Provincia de Santa Elena que formaron parte de nuestro estudio científico aplicando los criterios que poseían inclusión, exclusión y eliminación que fueron necesarios para la delimitación, no obstante, se tomó en cuenta dentro de la provincia que existieron 22 siniestros de tránsito por cada mil vehículos

matriculados según la INEC (transporte, 2018, p. 39). Con respecto a esta definición se tomará en cuenta la siguiente población detallada en la tabla:

Tabla 2. Población de Estudio

INSTITUCION	NUMERO DE PERSONAS	AREA DE INVESTIGACION
Unidad Judicial Penal	11	Jueces de la Unidad Judicial Penal
Fiscalía General del Estado	15	Fiscales
Colegio de abogados de la provincia de Santa Elena	300	Abogados inscritos en el colegio de abogados
Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito	15	Peritos de la OIAT
Total	341	

Datos obtenidos por: Unidad Penal del Cantón la Libertad y Fiscalía General del Estado

Abogados inscritos Colegio de Abogados de la provincia de Santa Elena

Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito

Elaborado por: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo – Suarez Salinas Christian Alexander

3.2.2 Muestreo no probabilístico - por conveniencia.

La muestra fue importante y de gran esencia, para un subgrupo de la población. Fue un subconjunto de elementos que pertenecieron al conjunto definido en sus características, como lo fue nuestra población. (Hernandez Sampieri, 2014) De acuerdo a las lesiones de tránsito, se optó por elegir el muestro no probabilista por conveniencia, de acuerdo a la facilidad de acceso, la disponibilidad de las personas de formar parte de la muestra, en un intervalo de tiempo dado específicamente a quienes están en las entidades encargadas del tránsito, como quienes siguen procesos judiciales y dictan sentencias. La fiscalía como sujeto procesal dirige todas las investigaciones procesales y pre procesales penales ejerciendo, organizando y dirigiendo el sistema integral y los correspondientes proceso que brindan asistencia a víctimas y a todo participante de un procedimiento debido a lo antes mencionado se escogió a un agente fiscal para realizar la entrevista así mismo se

procedió ante el Juez de Tránsito, debido a que es la máxima autoridad, quien tiene la facultad y competencia de conocer, exponer, resolver y expedir resoluciones, de acuerdo a los casos del procesamiento de infracciones en materia de tránsito.

Tabla 3. Selección de la muestra

INSTITUCION	NUMERO DE PERSONAS	AREA DE INVESTIGACION
Unidad Judicial Penal	1	Fiscalía Especializada en el área Penal
Fiscalía General del Estado	1	Unidad Judicial Especializada en el área Penal
Colegio de abogados de la provincia de Santa Elena	20	Abogados inscritos en el colegio de abogados
Oficina de Investigación de Accidentes de Tránsito	1	Peritos de la OIAT
Total	23	

Elaborado por: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo – Suarez Salinas Christian Alexander

3.3 Recolección de información

Para poder realizar la entrevista es necesario obtener toda la información legal a través de una lectura predeterminada con el fin de escoger los puntos más críticos en relación al problema para poder acudir a las entidades de control de Tránsito y quienes siguen procesos de este tipo penal, para consolidar si la hipótesis planteada tiene fundamentos legales que proporcionaran la información correcta acerca de la problemática dada en el sector.

La Entrevista: Es una técnica para obtener datos que consisten en un diálogo entre dos personas: El entrevistador "investigador" y el entrevistado; se realiza con el

fin de obtener información de parte de este, que es, por lo general, una persona entendida en la materia de la investigación. La entrevista es una técnica antigua, pues ha sido utilizada desde hace mucho en psicología y, desde su notable desarrollo, en sociología y en educación. De hecho, en estas ciencias, la entrevista constituye una técnica indispensable porque permite obtener datos que de otro modo serían muy difícil conseguir (Puente, s.f.).

La encuesta estará dirigida a los abogados inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena y que se han escogido por muestra por conveniencia a diferencia de la entrevista en esta se planteara preguntas cerradas para que puedan seleccionar una o varias opciones múltiples, a través del portal google Forms.

La Encuesta: Es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador. Para ello, a diferencia de la entrevista, se utiliza un listado de preguntas escritas que se entregan a los sujetos, a fin de que las contesten igualmente por escrito. Ese listado se denomina cuestionario. Es impersonal porque el cuestionario no lleve el nombre ni otra identificación de la persona que lo responde, ya que no interesan esos datos. Es una técnica que se puede aplicar a sectores más amplios del universo, de manera mucho más económica que mediante entrevistas. Varios autores llaman cuestionario a la técnica misma (Wilson Puentes, s.f.).

3.4 Tratamiento de la información

Se procesó la información con el desarrollo de un cuestionario a través de la plataforma Google Forms, en donde las preguntas fueron cargadas digitalmente, se realizó de forma virtual debido a que se vive un tiempo de emergencia sanitaria no solo en Ecuador sino en otros países, a través de esta plataforma se pudo presentar los gráficos con su correspondiente porcentaje respecto a las variables y la problemática a analizar. Las tablas

y gráficos de estadística permiten realizar una descomposición de cada temática con la respectiva muestra.

El procesamiento de la información fue desarrollado a través de la herramienta de Google Forms, donde se elaboró el formulario dada la situación de emergencia que se vive actualmente en el país y el mundo, de tal manera que, se pueda presentar tablas y gráficos estadísticos que permitan el análisis objetivo de las respuestas de los habitantes del cantón Santa Elena.

3.5 Operacionalización de variables

Tabla 4. Operacionalización de las variables

TÍTULO	VARIABLES	CONCEPTOS	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS
Incidencia del delito en lesiones causadas por accidente de tránsito, contemplado en el art. 379 del coip, en el casco urbano del cantón la libertad, av eleodoro solorzano entre calle 46 y 38, año 2020	Delito de lesiones	Es un daño que ocurre en el cuerpo. Es un término general que se refiere al daño causado por accidentes, golpes y otras causas. (Nevárez., 2019)	Fracturas	Derechos vulnerados	Entrevista
				Derecho a la salud	Entrevista
			Causa de las lesiones	Ingesta de alcohol	Entrevista
				Exceso de velocidad	Entrevista
	Incapacidad		Lucro cesante	Entrevista	
	Accidentes de tránsito		Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente	Factores	Mecánico
Humano		Encuesta			

		<p>automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022,, pág. 1)</p>		
--	--	--	--	--

CAPITULO IV.

Resultados y discusión

4.1 Análisis, interpretación y discusión de resultados

4.1.1. Análisis de los resultados de las encuestas

1. Ud. considera que los fiscales son objetivos en los procedimientos y diligencias respecto a los delitos de lesiones?

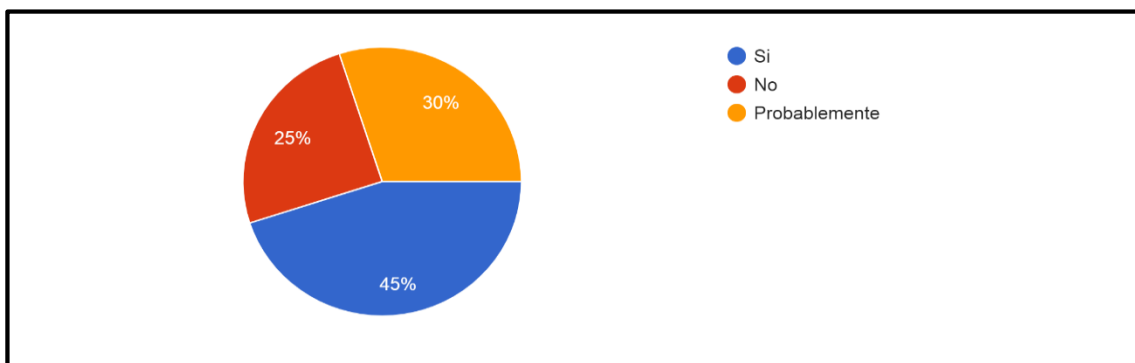
Tabla 5. La objetividad de los fiscales en los procedimientos de lesiones.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	9	45%
	No	6	30%
	Probablemente	5	25%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 2. La objetividad de los fiscales en los procedimientos de lesiones.



Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Análisis: Respecto a la pregunta sobre si los fiscales son objetivos en estos procedimientos de lesiones la mayoría da su respuesta en favor de que si realizan de manera correctas y objetiva las investigaciones pues es su responsabilidad realizar las diligencias necesarias para conocer acerca del hecho delictivo. Se observó que la cuarta parte de los encuestados, cavilan que los fiscales no realizan con total diligencia y pertinencia para encontrar los elementos probatorios.

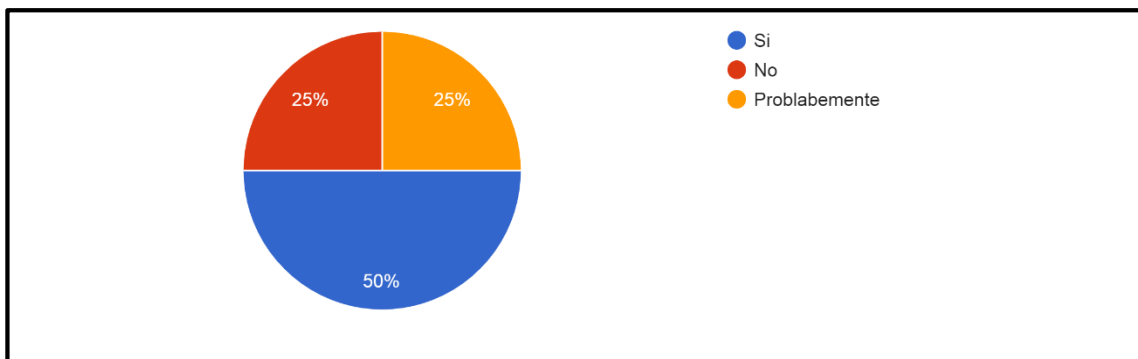
2. Ud. Considera que el juez es objetivo para sancionar los delitos de lesiones en materia de tránsito?

Tabla 6. La objetividad de los jueces para sancionar los delitos en materia de tránsito

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	Si	10	50%
	No	5	25%
	Probablemente	5	25%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 3. La objetividad de los jueces para sancionar los delitos en materia de tránsito.

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: En relación a la pregunta 2 respecto a si el juez es objetivo para sancionar los delitos de lesiones la mitad de la muestra manifiesta que si son objetivos en sus resoluciones respecto a que se basan en todas las pruebas practicadas para realizar sus dictámenes y una cuarta parte encuestada consideran que los jueces son subjetivos en sus motivaciones.

3. ¿Los jueces realmente cumplen el papel de dirimir el problema y resolver el daño aplicando una buena reparación integral?

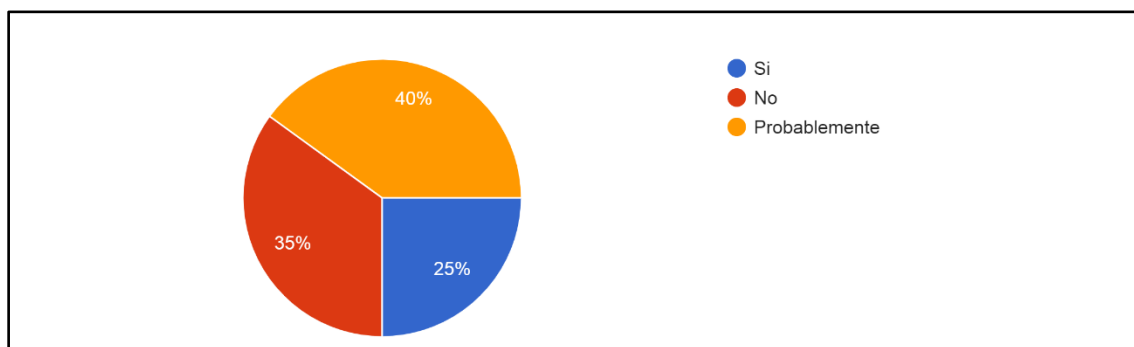
Tabla 7. Reparación integral en los delitos de lesiones en materia de tránsito.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	Si	5	25%
	No	7	35%
	Probablemente	8	40%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 4. Reparación integral en los delitos de lesiones en materia de tránsito.



Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: Respecto a la pregunta 3 sobre si los jueces cumplen con una buena reparación integral, los resultados demuestran que presumen o hay probabilidad de que sea la reparación proporcionable y relacionable con el tipo de delito de lesiones y una cuarta parte de la muestra manifiesta que si hay una correcta reparación que darán goce a los derechos que han sido afectados.

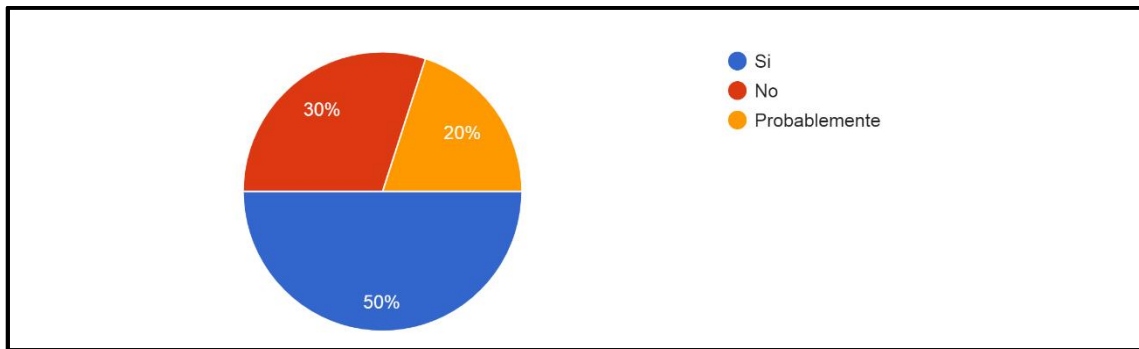
4. ¿Ud. considera que el procedimiento directo es la vía adecuada para resolver estos tipos de delito en materia de tránsito?

Tabla 8. Procedimiento directo en los delitos de lesiones en tránsito.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	Si	10	50%
	No	6	30%
	Probablemente	4	20%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 5. Procedimiento directo en los delitos de lesiones en tránsito.

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: En relación a la pregunta 4 respecto si el procedimiento directo es la vía adecuada para resolver los delitos de tránsito la muestra manifiesta que si es lo más viable debido que el tiempo para resolución del conflicto es más rápido que otra clase de procedimiento y un tercio de la población considera que se necesita más de diez días para resolver una causa.

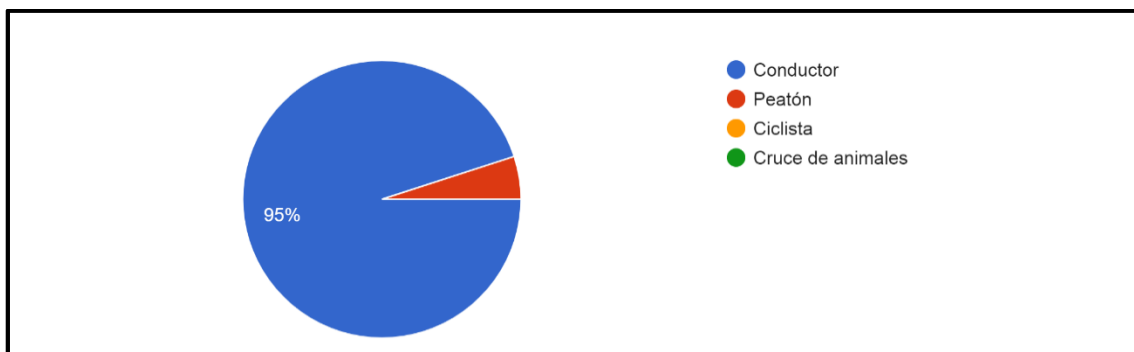
5. ¿Cuál considera Ud. que es el principal responsable de causar un accidente de tránsito en la Av. Eleodoro Solórzano?

Tabla 9. Responsabilidad en los accidentes de tránsito.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
5	Conductor	19	95%
	Peatón	1	5%
	Ciclista	0	0%
	Cruce de animales	0	0%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 6. Responsabilidad en los accidentes de tránsito.

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: En relación a la pregunta 5 respecto a quien es el responsable en la mayoría de accidentes que ocurren en la Av. Eleodoro Solórzano la muestra manifiesta que casi en su totalidad son los conductores los que ocasionan los accidentes de tránsito y con ello muchas lesiones, es decir que los conductores deben actuar con responsabilidad en las vías con una conducción cautelosa respetando las señales de tránsito.

6. ¿Considera Ud. que el personal de la CTE aplica eficientemente las normativas de tránsito con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito?

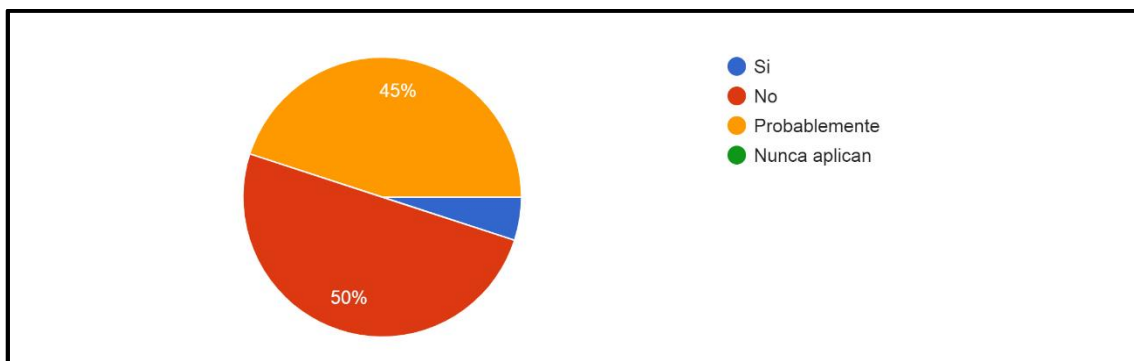
Tabla 10. CTE aplica las normativas con la finalidad de evitar accidentes de tránsito.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
6	Si	1	5%
	No	10	50%
	Probablemente	9	45%
	Nunca aplican	0	0%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 7. CTE aplica las normativas con la finalidad de evitar accidentes de tránsito.



Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: Respecto a la pregunta si el personal de la Comisión de Tránsito aplica correctamente la norma con la finalidad de evitar los accidentes de tránsito la muestra refirió que no hay una correcta aplicación de la norma pues hay tantas citaciones hasta multas, pero no hay una disminución en los hechos de tránsito.

7. ¿Considera Ud. si la suspensión condicional de la pena es una forma correcta para el cumplimiento de la sentencia?

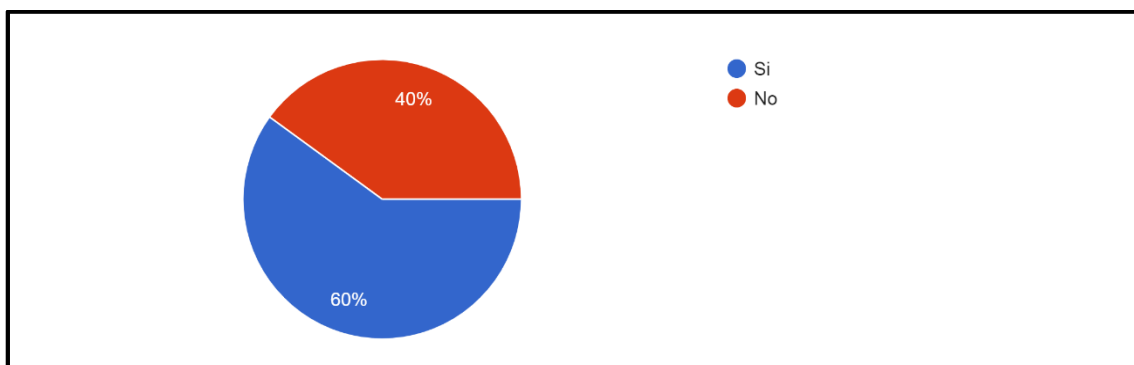
Tabla 11. Suspensión condicional de la pena.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
7	Si	12	60%
	No	8	40%
	Total	20	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

Figura 8. Suspensión condicional de la pena.



Fuente: Encuesta aplicada a los inscritos en el colegio de abogados de la provincia de Santa Elena.

Elaborado por: Rocafuerte Julio y Suárez Christian

ANÁLISIS: Con respecto si la suspensión condicional de la pena es una forma correcta de cumplimiento de la pena, la muestra refirió en su gran mayoría que es correcto la aplicación de la suspensión condicional de la pena, pues permite que no se pague con la privación de la libertad debido a que por una mala maniobra del vehículo o un factor externo sea repercutido.

4.1.2.1 Análisis de la entrevista realizada al Dr. Javier Moscoso, Juez Multicompetente

En un proceso en que existan muertos y lesionados producto de un accidente de tránsito la fiscalía debe iniciar el proceso penal en una formulación de cargos por todas las infracciones penales que existen, es decir, si existen muertos por muerte culposa, si hay lesionados proceso por lesiones o si hay daño materiales se tendría que aplicar la formulación de cargos por daños materiales para que se sustancien en el proceso penal por todas las infracciones penales que haya cometido las persona al conducir el vehículo y su respectiva sanción, ya que para aquellos criterios existen el concurso real e ideal de infracciones penales. En la practica la fiscalía formula cargos únicamente por una infracción penal por muerte culposa, en este caso es como si se aplicara la absolucón de todas las infracciones penales, reparaciones integrales de personas, y en ese caso puede reparar dentro del proceso penal, no obstante, deberá verse como se desenvuelva el proceso penal, en los casos que la fiscalía y la victima de la infracción penal posiblemente lleguen a un acuerdo puede ocurrir que las personas lesionadas deberían tener un proceso o una formulación una imputación independiente, porque cada persona es titular de su bien jurídico como es la vida, la integridad y propiedad, por ende no se puede dejar apartar el bien jurídico que está protegiendo el derecho penal en el procesamiento penal. La acusación particular se desenvuelve de conformidad con el principio de oralidad y contradicción, al igual que un sujeto procesal, la victima comparece proponiendo acusación particular, dado que tienen todos y cada uno los mismos derechos que la fiscalía y el procesado es decir se le aplicaran los alegatos iniciales, practica de prueba y los alegatos finales.

El criterio jurídico el independiente y particular en cada una de las casusas puestos en conocimiento independientemente en lo que determine el perito en la causa basal, el juez no está ligado únicamente a esa prueba, el juez hace una valoración probatoria en su integridad de la prueba testimonial pericial y documental, y según aquello establece la

responsabilidad penal de acuerdo a los elementos del delito. De acuerdo a los elementos que se analiza para sancionar al peatón son los mismo que utiliza utiliza y analiza para sancionar una persona que maneje un vehículo a motor. Respecto a la conciliación en base al articulado 665 del COIP se puede cumplir un poco más que la reparación integral dentro de los procesos conciliatorios y por eso tiene tal objeto que se repara a la víctima materialmente por los daños causados y terminar el proceso penal objetivamente. Lo factores que más comunes en torno a la sociedad que suceden son los factores alcohol y velocidad, pero el que más resalta es el factor alcohol, sin embargo, no se determina que la persona haya estado bajo el consumo de alcohol por falta de pericia.

En los delitos de tránsito es importante determinar a qué actividad se dedica la víctima por tanto deberá justificar con certificado laborar del IEES y que percibe un determinado sueldo que por motivo de la incapacidad que ha producido el accidente de tránsito no puede desarrollar esa actividad y debe ser remunerado por los días de trabajo, conocido como lucro cesante. En muchos casos hay lesiones que provocan una incapacidad de por vida y que el accidente de tránsito no alcanza a percibir y que existe una vulneración al derecho de salud, porque estas víctimas pueden quedar de por vida recibiendo terapias y las indemnizaciones muchas veces no es suficiente para reparar ese daño.

4.1.2.2 Análisis de la entrevista realizada al Dr. Nixon Chan, Fiscal de tránsito

Lo más común que ordena un Fiscal en base a un proceso es que el vigilante que tome el procedimiento, realice el parte de accidentes de tránsito y lo presente ante la fiscalía para que se avoque conocimiento y comience el proceso, dentro de la diligencia que se aplica es que se ordena a rendir versiones a las personas involucradas dentro del accidente y a testigos, de la misma manera se ordena que se realice el peritaje de avalúo de daños materiales, después se ordena el reconocimiento del lugar de los hechos donde sucedió el accidente y el respectivo peritaje investigativo por parte de la OIAT. Por consiguiente fiscalía presenta las versiones libre y voluntaria tanto de las víctimas, testigos y de los vigilantes que procedieron en el accidente de tránsito, además de presentar el informe de reconocimiento del lugar de los hechos, el informe investigativo de accidentes de tránsito, el informe de daños y avalúos, y en caso de realizar una reconstrucción de los hechos se presenta dicho informe y cualquier otra diligencia que crea conveniente, adicional se

añade al listado a los testigos que serán parte del proceso. Por lo general no se solicita la pericia técnica de velocidad.

Respecto a la entrevista que se realizó se mencionaron varios puntos, uno de ellos acerca del alcohol y se consideró que la mayoría si son importantes para esclarecer el hecho, existen otros casos que pueden quedar en el camino, porque en la provincia de Santa Elena no cuenta con las medidas y los procesos necesario para realizar el examen de alcoholemia de una manera científica, por ello, la prueba se realiza por el método de la alcotest, no obstante, no es una prueba que realmente pueda arrojar un resultado valido, es así que se debería considerarse dentro de un proceso de accidentes, medir el grado de alcohol del chofer con las respectivas pruebas necesarias.

Respecto a la salud el derecho penal trata de resarcir ha tratado de en lo posible se indemnice a la víctima, pero hay casos en que una persona ha quedado como incapacidad permanente y en casos no alcanza a cubrir los gastos el responsable del accidente por lo tanto el derecho a la salud es vulnerado, depende de la tipología y de los días de capacidad se puede que existen tres tipos de procedimientos el procedimiento directo, procedimiento ordinario y que ambos son susceptibles de procedimiento abreviado que es un beneficio, pero en este tipo de procedimiento no pueden escoger la suspensión condicional de la pena. El procedimiento abreviado es una opción si dice estar de acuerdo como actor delictivo el juicio se termina y se sancionan y se le reduce un tercio a la pena no ponen la pena completa y obtener doble beneficio. El procedimiento directo u ordinario puede reducir la pena por atenuantes y eso no significa el procedimiento sea abreviado pues en este proceso se acepta la culpa.

4.1.2.3 Análisis de la entrevista realizada al perito Eduardo Salinas, Agente investigador del departamento OIAT

Las causas basales son las causas principales por lo cual se dan un accidente de tránsito, una de los factores frecuentes que se originan son los vehículos que realizan un giro a la izquierda y peatones que cruzan por lugares no configurados para el efecto. La av. Eleodoro Solórzano es un tramo de 2 a 3 kilómetros aproximadamente, existe la escasez del semáforo a la izquierda, misma que aportaría bastante en su momento la disminución

del índice de lesiones. Los métodos utilizados para la investigación son el método científico, método deductivo y método inductivo

La velocidad es un factor concurrente que genera accidentes de tránsito, si bien es cierto, las personas optan por acelerar e ir a una velocidad mayor a la permitida, tienen menor tiempo de reacción, al momento de proveer el accidente de tránsito. El crepúsculo vespertino es uno de los casos puntuales que afecta el campo visual de los conductores, también conocido por lo general crepúsculo vespertino, es el factor donde el conductor se ve afectado y sobre todo recae en las personas que sufren de la visión, sin embargo, este factor genera resultados leves.

Por lo general, los choques que generan lesiones severas o leves en las personas, es el tipo de colisión frontales, el cual suscita en vehículos que colisionan de frente, es decir en su parte frontal del vehículo, sin embargo, colisionar un vehículo de dos ruedas con uno de cuatro ruedas puede ser fatal frente la sociedad. Una vez a arribar el lugar de los hechos, se da conocimiento al fiscal de turno brindándole acerca de los detalles ya se procede a la cadena de custodia, ya sea de lo que se encuentre dentro del vehículo, por ejemplo, botellas alcohólicas, del mismo modo al conductor, mismo que se le realizará el procedimiento de la prueba de alcotest, en caso de salir negativo a la prueba el fiscal de turno procederá a ordenar la extracción de fluido sanguíneo que será realizada por el perito médico legista. La av. Eleodoro Solorzano debe aplicar señaléticas y semaforización, debido a las intersecciones e incidentes donde no está regulada personal de tránsito, misma que carece de semáforos, pares y puntos negros, la aportación de lo antes mencionado generaría solución y evitar los índices de accidente de tránsito en sus puntos críticos.

La ubicación de semáforo a la izquierda, la ubicación de semáforos peatonales en punto crítico, punto negro o donde hay afluencia vehicular, afluencia peatonal, todo lo antes mencionado aportaría para la disminución de estos tipos de lesiones. En los métodos deductivos, nosotros como peritos al llegar al lugar de los hechos se aplica la investigación científica en donde se utiliza instrumentos para deducir los tipos de lesiones y posterior la aplicación de los principios investigación de accidentes de tránsito para la presentación de futuros informes.

Por lo general cuando el sujeto activo huye del lugar no se puede determinar su identidad por tanto se abre una investigación previa que puede durar hasta un año o dos años y

cuando el fiscal considere que puede realizar una imputación es porque ha considerado que cuenta con elementos necesarios para formular una imputación solamente así solicitar al juez una audiencia para formulación de cargos y empezar el proceso penal.

4.2 Verificación de la idea a defender

Analizar la incidencia de los delitos de lesiones de tránsito que se focalizan en el sector urbano de acuerdo al art 379 del Código Orgánico Integral Penal a través de la obtención de los expedientes en la Fiscalía y la aplicación de un banco de preguntas a funcionarios judiciales y al personal de la OIAT, estableciendo un estudio jurídico respecto a la situación contemporánea.

¿El conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes y no tener los respectivos dispositivos luminosos uno de los factores que constantemente generan los delitos de lesiones con mayor responsabilidad que provoca los accidentes de tránsito ocasionados en el cantón La Libertad, av. Eleodoro Solórzano entre calle 46 y la calle 38? En razón del análisis de la problemática se debe tomar en cuenta que el conducir un vehículo bajo la ingesta de alcohol puede producir un riesgo permitido, el conductor debe observar y tomar la obligación y observar a su alrededor

En este sentido la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial actualmente vigente establece en su articulado 182: “No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial , 2021), según las escalas que se establezcan en el reglamento ni algún preparado, narcolectivos y psicotrópicas. Dicha prohibición es otorgada y califica al estado de embriaguez en casos

Conclusiones

- Conducir en estado de embriaguez es una de las principales causas de accidentes de tránsito, debido a que limita la capacidad del conductor, reduciendo la capacidad de reacción, esta causa se caracteriza por ser un riesgo permitido, debido a que el conductor observa muchos de los comportamientos que son de trascendencia y de obligatoriedad en el momento exacto de tomar el volante, si bien es cierto, el alcohol al ingresar en nuestro cuerpo, reduce las capacidades de reacción, además de opacar el sentido del individuo y posterior a olvidar o perder la memoria. Así mismo otra de las causas principales del delito de lesiones, es la falta de dispositivos luminosos con indicadores de direcciones e indicadores con paso peatonales en la av. Eleodoro Solórzano, considerando que en toda esta trayectoria solo posee un semáforo con dirección izquierda, adicional un semáforo común en la calle 38 a 46.
- En los casos de lesiones existe la probabilidad, de que la persona quien ocasiono el incidente, en este sentido el sujeto activo, abandone el lugar de los hechos, el Fiscal de turno no podrá demostrar la identidad del individuo, posterior a esto, se aplazaría el proceso penal por carecer de elementos para la respectiva imputación, es decir, la ausencia de este individuo, permitirá la no reparación del bien jurídico a la víctima.
- Se concluye que en los casos de delito de lesiones muchas veces el valor generado por el responsable por el accidente de tránsito no alcanza a superponer todos los gastos obligatorios se puede evidenciar que existe una vulneración latente al derecho a la salud porque subsisten con una incapacidad permanente y la indemnización no es suficiente respecto al artículo 379 respecto al delito de lesiones en los accidentes de tránsito en su numeral 5. Aunque la violación al bien jurídico sea este tangible o no debe ser compensado de acuerdo a la lesión, aunque la reparación trata de restablecer al estado anterior antes de ser afectado el bien jurídico es por ello que la restitución debe ser acorde a la infracción cometida con su respectiva indemnización en proporción del daño a la integridad corporal, una reposición o sustitución por el daño, que exista la satisfacción por parte de la víctima en ciertos casos de incapacidad permanente debería extenderse en lo posible la restitución debido a que las lesiones que provocan incapacidad permanente no logra complementar la pérdida pasible.

Recomendaciones

- Se recomienda mayor aplicación y control en base a la prueba de alcoholemia por parte del personal de la comisión de tránsito para detectar en los conductores si circulan bajo el estado de embriaguez, sustancias o cualquier otro químico que afecten la salud del conductor.
- Se recomienda que exista imposición de una pena por omisión de socorro debido que al momento de que ocurra un accidente de tránsito y como resultado existan personas lesionadas no quede en estado de desvalimiento, y si luego a través de las investigaciones previas se encuentra al responsable, debe ser sancionado por la omisión de la obligación genérica de auxilio y el delito de lesiones.
- Hacer una capacitación para que concienticen a los conductores en el caso de que el conductor debería imponer sanciones previstas una sanción drástica aparte del impuesto por el acto una por huir y otra por las lesiones para ejercer coerción al culpar al dueño del vehículo y acusar y en la audiencia del juicio por una pregunta puede afectar el proceso judicial y no reparar el daño y el juez puede declarar el estado de inocencia por eso es importante determinar la identidad de quien conduce
- Se recomienda que se realice la peritación médico-legal a la víctima de lesiones causadas por un accidente de tránsito tres días antes de la audiencia de juzgamiento, es decir una revaloración médica para conocer el diagnóstico del estado clínico y su pronóstico, con la finalidad de que se emita un correcto criterio judicial, puede suceder que una persona que sea lesionada en sus extremidades inferiores sea valorada con incapacidad mayor a 30 días pero sin conocer que la herida se puede complicar si es una persona con neuropatía diabética.

BIBLIOGRAFÍA

Wilson Puentes. (s.f.). RRPPNET Portal de Relaciones Públicas. Obtenido de RRPPNET Portal de Relaciones Públicas: <https://www.rrppnet.com.ar/tecnicasdeinvestigacion.htm>

Asamblea Nacional. (s.f.). Código Orgánico Integral Penal. 2021, 17 de Febrero: Quito. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Asamblea Nacional . (s.f.). Código Orgánico Integral Penal. 2021, 17 de Febrero : Quito.

Asamblea Nacional. (2021, 10 de Agosto). Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Registro Oficial - Quinto Suplemento N°512. Obtenido de <https://www.comisiontransito.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LEY-ORGANICA-REFORMATORIA-DE-LA-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

Asamblea Nacional. (2021, 17 de Febrero). Código Orgánico Integral Penal. Lexis Finder. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Asamblea Nacional. (s.f.). Constitución de la República del Ecuador. 2021, 25 de Enero: Quito. Obtenido de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf

Bedoya, Z. (2012). Caracterización de las lesiones personales no fatales en la Regional Noroccidente. *Revista de Salud Publica* , 572 -574.

Chavez, G. S. (2001). Seguridad Vial. Bogotá: Seguro Social.

Código Órgánico Integral Penal. (2021). Código Órgánico Integral Penal. Quito.

Conde, F. M. (1999). Teoría General del delito . Santa Fe de Bogotá: TEMIS S. A.

Conde, F. M. (2015). Derecho Penal, parte especial . Valencia: TIRANT LO BLANCH.

- Conde, F. M. (2016). Derecho Penal . Sevilla: TIRANT LO BLANCH.
- Cordini, N. S. (2014). La finalidad de la pena es, según Kant, ¿puramente retributiva? Revista de derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, XLIII, 671-701.
- Dávalos, D. M. (2007). Accidentes de tránsito Rescate In situ. Quito: EDIMEC.
- Diego Mauricio Medina, M. M. (2015). Accidentes de Tránsito. Rescate in situ. Quito: EDIMEC.
- Flores, B. R. (2001). LA IMPUTACIÓN OBJETIVA EN LOS DELITOS IMPRUDENTES. Anales de Derecho , 259-278.
- Gabriela Hidalgo, J. L. (2020). Anuario de Estadísticas de Transporte 2019. Quito: INEC.
- Godoy, J. C. (2018). Introducción a la accidentología y prevención vial. Buenos Aires : IUPFA.
- Granda, P. A. (s.f.). Paulina Granja Abogados. Obtenido de Paulina Granja Abogados: <http://www.araujoasociados.net/index.php/derecho-medico/128-el-deber-objetivo-de-cuidado-y-las-dos-lex-artis-medicas#:~:text=Dicho%20de%20otro%20modo%2C%20el,riesgo%20m%C3%A1s%20all%C3%A1%20del%20permitido.>
- Hernandez Sampieri, F. c. (2014). Metodología de la investigación . México : Mc Graw Hill.
- Hernandez, G. (s.f.). METODO ANALITICO. Estado De Hidalgo.
- Hernando Lorenzo, M. C. (1999). Biomecánica del accidente de tráfico. PUESTA AL DÍA EN URGENCIAS, EMERGENCIAS Y CATÁSTROFES, 8-13.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022,). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.
- Javier, S. R. (2020). El dolo, disyuntiva de aplicación en el Código Orgánico Integral Penal . Quito.
- Juan Diego Lopera, C. A. (2010). Método Analítico . Medellín: CISH.

- Laura Sminkey. (7 de Diciembre de 2018). Organización Panamericana de la Salud. Obtenido de Organización Panamericana de la Salud: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es
- Lavalos, M. M. (2017). Accidentes de transito-rescate in situ. Quito: EDIME.
- Margie Peden. (2017). Paquetes de medidas tecnicas de seguridad vial. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Matamoros, D. X. (2015). Integración de un Programa de Seguridad Vial al Modelo Ecuador. Quito.
- Medina Dávalos, D. M., & Medina Borja, M. D. (2017). Accidente de Tránsito Rescate In Situ. Quito: Edimec.
- Mingo, J. P. (2018). Delito de Lesiones. Alcala de Henares.
- Mota, J. M. (2011). Huellas e indicios en los accidentes de tránsito. México: FLORES EDITOR Y DISTRIBUIDOR.
- Nevárez., J. C. (13 de Junio de 2019). La hora , lo que necesitas saber. Obtenido de <https://lahora.com.ec/noticia/1102250423/lesiones-causadas-por-accidentes-de-transito-y-sanciones-#:~:text=Es%20un%20t%C3%A9rmino%20general%20que,huesos%20en%20brazos%20y%20piernas>
- Oscar Castillero Mimenza. (2020). Psicología y mente. Obtenido de <https://psicologiaymente.com/miscelanea/tipos-de-investigacion>
- Pablo Durán. (2014). Delitos de Tránsito. Quito: Perfil Criminológico.
- Paiva, E. V. (2014). Los delitos culposos y el dolo eventual en la jurisprudencia. Lima : El Búho E.I.R.L.
- Penal, C. O. (2021). Código Organico Integral Penal. Quito.
- Pérez, D. A. (18 de Noviembre de 2020). DerechoEcuador.com. Obtenido de DerechoEcuador.com: <https://derechoecuador.com/delitos-culposos-de-transito/>

- Planzer, R. (Noviembre del 2005). La seguridad vial en la region de America Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL.
- Puente, W. (s.f.). RRPPNET PORTAL DE RELACIONES PUBLICAS. Obtenido de RRPPNET PORTAL DE RELACIONES PUBLICAS: <https://www.rrppnet.com.ar/tecnicasdeinvestigacion.htm>
- Quecedo, Rosario; Castaño, Carlos. (2002). Introducción a la metodología de investigación cualitativa. Revista de Psicodidáctica, 5-39.
- Rodríguez Jiménez, A., & Pérez Jacinto, A. O. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. Revista Escuela de Administración de Negocios, 1-26.
- Rodríguez, M. V. (2015). LOS PEATONES Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, EN EL CANTÓN. Ambato.
- Salud, O. P. (2017). Beber y conducir. Washington, D.C: OPS/NMH/17-011.
- Sampieri, R. H. (1991). Metodologia de la Investigacion . Naulcapan de Juarez : MCGRAW-HILL INTERMERICANA DE MEXICO.
- Sampieri, R. H. (2010). Metodología de la investigación . Colonia de Santa Fé: Miembro de la camara nacional de la industria editorial Mexicana Mc Graw Hill.
- Sanjuán, L. D. (2010). La Observación .
- Sergio Gomez Basta. (2012). Metodologia a la investigacion . Mexico: RED TERCER MILENIO S.C.
- Siamperi, R. H. (s.f.). Metodología de la investigación .
- Soler, Á. (22 de Septiembre de 2017). SPORT. Obtenido de SPORT: <https://www.sport.es/es/noticias/automocion/causas-accidentes-traffic-mas-comunes-6304694>
- Tacuri, A. T. (2017). Las lesiones causadas por accidentes de tránsito . Ambato.
- Ecuador. (Diciembre de 2018). Anuario de Estadísticas de Transporte 2017. Obtenido de Anuario de Estadísticas de Transporte 2017: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2017/2017_TRANSPORTE_PRESENTACION.pdf

Velepucha, M. A. (6 de Agosto de 2018). DerechoEcuador.com. Obtenido de DerechoEcuador.com: <https://derechoecuador.com/culpabilidad-en-el-derecho-penal/>

Villabella, C. M. (2015). Los metodos en la investigacion juridica, algunas precisiones. Mexico: Instituto de investigaciones juridicas de UNAN.

ANEXOS



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD CARRERA DE DERECHO

TEMA: Incidencia del delito de lesiones causadas por accidente de tránsito, contemplado en el art. 379 del COIP, en el casco urbano del cantón la libertad, av. Eleodoro Solórzano entre calle 46 y 38, año 2020

ENTREVISTA A JUECES DEL CANTÓN SANTA ELENA

Objetivo: Obtener información que aporte al conocimiento sobre la incidencia del delito de lesiones causadas por accidente de tránsito, contemplado en el art. 379 del COIP, en el caso urbano del cantón la libertad, av. Eleodoro Solórzano entre calle 46 y 38, año 2020

Fecha: 14 de enero de 2022 Hora: 15H30

Lugar: Santa Elena

Entrevistador: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo – Suárez Salinas Christian Alexander

Entrevistado: Dr. Javier Moscoso - Juez Multicompetente con sede en la Parroquia Manglaralto.

Características de la entrevista: La entrevista es confidencial, única y exclusivamente para fines académicos y tendrá una duración estimada de diez minutos.

Pregunta para el Juez

- En la audiencia preparatoria de juicio ¿Cómo se desarrolla la acusación particular y de acuerdo a qué criterio Uds. llaman a la audiencia de juzgamiento?

- ¿Cuáles es el criterio jurídico que Ud. sanciona a un procesado, si en el informe investigativo de la OIAT en la causa basal hay una responsabilidad compartida?
- ¿Cuál son los elementos que el Juez analiza para emitir una sanción al peatón?
- ¿Considera Ud. que mediante la conciliación se cumple la reparación integral si en un caso?
- ¿La reparación integral ordenada por el juez alcanza a cubrir en su totalidad los gastos de recuperación de la víctima?



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO**

TEMA: Incidencia del delito de lesiones causadas por accidente de tránsito, contemplado en el art. 379 del COIP, en el caso urbano del cantón la libertad, av Eleodoro Solórzano entre calle 46 y 38, año 2020

ENTREVISTA A FISCALES DEL CANTÓN SANTA ELENA

Objetivo: Obtener información que aporte al conocimiento sobre la incidencia del delito de lesiones causadas por accidente de tránsito, contemplado en el art. 379 del COIP, en el caso urbano del cantón la libertad, av. Eleodoro Solórzano entre calle 46 y 38, año 2020

Fecha: 14 de enero de 2022 Hora: 11H30

Lugar: Santa Elena

Entrevistador: Rocafuerte Reyes Julio Ronaldo – Suárez Salinas Christian Alexander

Entrevistado: Dr. Nixon Chan Alarcón – Fiscal del departamento de tránsito.

Características de la entrevista: La entrevista es confidencial, única y exclusivamente para fines académicos y tendrá una duración estimada de diez minutos.

Fiscal

- ¿Cuáles son las diligencias que Ud. ordena por lo general cuando hay un delito lesiones de tránsito?

- ¿Qué prueba debe presentar fiscalía para la audiencia preparatoria de juicio en estos casos?

- En los delitos de lesiones de accidente de tránsito ¿Ud. solicita en el primer impulso la realización de la pericia técnica de velocidad a los agentes de la OIAT?

- ¿Son suficientes todas las diligencias que Ud. realiza para poder esclarecer el hecho delictuoso o considera?

- ¿Qué procede en cuanto al proceso si el actor del delito no se encuentre en el lugar de los hechos?

Evidencias de las entrevistas realizadas a funcionarios Judiciales

Entrevista con el Juez Multicompetente Dr. Javier Moscoso.



Entrevista con el fiscal del departamento de tránsito Dr. Nixon Chan Alarcón



Entrevista con el perito Eduardo Salinas, Agente investigador del departamento OIAT

