

**EXPOSICIÓN AL PELIGRO DEL TRÁNSITO TERRESTRE EN LA  
CIUDAD DE HERNANDARIAS**

Serafin Martínez Pérez

**Tutora:** Abg. Ana Cristina Avalos Fernández

Tesis presentada en la Universidad Tecnológica Intercontinental como requisito  
parcial para la obtención del Título de Abogado

**Hernandarias, 2018**

## CONSTANCIA DE APROBACIÓN DE LA TUTORA

Quien suscribe Abg. Ana Cristina Avalos Fernández con Cédula de Identidad N° 1.145.486, como tutora del trabajo de investigación titulado: “Exposición al peligro del tránsito terrestre, en la Ciudad de Hernandarias”, elaborado por el alumno Serafin Martínez Pérez, hace constar que dicho trabajo reúne los requisitos formales y de fondo exigidos por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Tecnológica Intercontinental y puede ser sometido a evaluación y presentarse ante los docentes que fueren designados para integrar la Mesa Examinadora.

En la ciudad de Hernandarias, a los 2 días del mes de agosto del año 2018

.....

**Firma de la Tutora**

**Dedico este trabajo**

A Dios por iluminarme siempre por el sendero  
del bien y la bondad.

**Agradezco a:**

Mi madre por darme la vida y por bendecirme siempre.

Mis amigos, compañeros y a todas aquellas personas que de una u otra persona han aportado para el logro de mi formación profesional.

## TABLA DE CONTENIDO

|  |      |
|--|------|
| CONSTANCIA DE APROBACIÓN DE LA TUTORA .....  | ii   |
| DEDICATORIA.....   | iii  |
| AGRADECIMIENTO .....   | iv   |
| TABLA DE CONTENIDO .....   | v    |
| LISTA DE TABLAS .....  | vii  |
| LISTA DE GRÁFICOS.....   | viii |
| PORTADA .....  | 1    |
| Introducción.....  | 3    |
| Planteamiento y delimitación del problema.....   | 5    |
| Formulación del problema.....  | 5    |
| Preguntas de investigación.....  | 5    |
| Objetivos de la investigación.....   | 6    |
| Generales.....   | 6    |
| Específicos .....  | 6    |
| Justificación y viabilidad .....   | 6    |
| MARCO TEÓRICO .....  | 8    |
| Bases teóricas.....  | 10   |
| El delito de manejar incorrectamente Artículo 216 .....  | 11   |
| De las disposiciones transitorias y complementarias .....  | 16   |
| El peligro de la conducción.....   | 18   |
| Accidente de tránsito.....   | 20   |
| Dirección Nacional de Patrulla Caminera Departamento de Tecnología y Sistemas<br>Informáticos Área Estadística .....                                   | 21   |
| Los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios,<br>¿pueden eventualmente caer bajo el ámbito de los delitos dolosos ..... | 22   |

|   |    |
|---|----|
| Teorías que intentan explicar el dolo eventual, limitándolo de la culpa.....  | 23 |
| Teorías mixtas o eclécticas.....  | 24 |
| Marco conceptual.....   | 24 |
| Definición y operacionalización de variables.....   | 25 |
| MARCO METODOLÓGICO .....  | 29 |
| Tipo de investigación.....  | 29 |
| Diseño de la investigación .....  | 29 |
| Nivel de conocimiento esperado.....   | 29 |
| Población .....   | 30 |
| Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....   | 30 |
| Técnicas de procesamiento y análisis de datos.....  | 30 |
| MARCO ANALÍTICO.....  | 31 |
| CONCLUSIONES.....   | 37 |
| Recomendaciones.....  | 39 |
| BIBLIOGRAFÍA.....   | 40 |
| APÉNDICES .....   | 42 |
| Apéndice A. Formulario de cantidad de denuncias de exposición al peligro al tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias, año 2017. ....   | 43 |
| Apéndice B. Formulario de Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017. ....                          | 44 |
| Apéndice C. Formulario de cantidad de casos de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018. .... | 45 |
| Apéndice D- Procesan a menor por exposición al peligro.....   | 46 |

## LISTA DE TABLAS

|   | <b>Páginas</b> |
|---|----------------|
| Resultado del análisis documental de las denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de las Unidades Fiscales de Hernandarias....                                   | 31             |
| Tabla 1. Cantidad de denuncias de las denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias.....   | 31             |
| Resultado del análisis documental de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias.....                              | 32             |
| Tabla N° 1. Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.....                         | 32             |
| Tabla N° 1. Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018..... | 34             |

## LISTA DE GRÁFICOS

|   | <b>Páginas</b> |
|---|----------------|
| Gráfico N° 1. Cantidad de denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre, en las Unidades Fiscales de Hernandarias.....  | 31             |
| Resultado del análisis documental de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias.....                                | 33             |
| Gráfico N° 1. Cantidad de casos de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.....                        | 33             |
| Gráfico N° 2. Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018..... | 36             |

Exposición al peligro del tránsito terrestre en la ciudad de Hernandarias

Serafin Martínez Pérez

Universidad Tecnológica Intercontinental

Carrera de Derecho, Sede Hernandarias

serafinmartinez21@outlook.com

### **Resumen**

La investigación realizada, lleva como tema: Exposición al peligro del tránsito terrestre en la ciudad de Hernandarias. El trabajo investigativo, corresponde al diseño no experimental, de tipo cuantitativo y de nivel descriptivo, cuya población corresponde a 186 casos denunciados en las Unidades Fiscales de Hernandarias, año 2017 y 56 estados procesales registrados en el Departamento de Estadística, del Juzgado de Penal de Garantías del año 2017 y hasta el 3 de julio del año 2018. El instrumento para la recolección de datos utilizado corresponde al análisis documental. Se ha comprobado que existen 23 casusas de exposición del tránsito terrestre, en el año 2017 con estados procesales como ser: Oficio a Instituciones Públicas, resolución de audiencia preliminar, acta de audiencia, resolución de audiencia preliminar-suspensión condicional del procedimiento, resolución de rebeldía, resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad, resolución sobre requerimiento fiscal y hasta el 3 de julio del año 2018, 33 causas, siendo los estados procesales: Oficio dirigido a Instituciones Públicas, acta de audiencia, dejar sin efecto restricción horaria, resolución de rebeldía, Resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad y resolución sobre requerimiento fiscal.

***Palabras claves:*** Exposición, peligro, tránsito, terrestre, estados procesales.

## MARCO INTRODUCTORIO

### Introducción

En la actualidad existen diferentes problemáticas dentro de la sociedad, que se originan por diversas causas, algunas son consideradas delitos y otros crímenes dentro del Derecho Penal las cuales son regidas por normativa y Leyes para someterse a un proceso judicial ante las autoridades en el área jurídica.

La conducta del hombre en cierta manera es compleja y en situaciones específicas generan aspectos positivos y otras consecuencias negativas, dependiendo de su naturaleza atentando por ejemplo contra la seguridad de terceros los órganos judiciales realizan sus investigaciones respectivas para aplicar las normativas que correspondan.

Este trabajo de investigación trata sobre: Exposición al peligro del tránsito terrestre en la ciudad de Hernandarias.

En la investigación hace referencia a las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre, que surgen en ocasiones por las imprudencias de las personas al conducir vehículos sin contar con la mayoría de edad, los que aprenden a conducir sin conocer y aplicar las normas de tránsito, con alta velocidad, o alcoholizadas y los que están registrados en el Juzgado de Primera Instancia de la ciudad de Hernandarias, para identificar los diversos estados procesales en que se encuentran los casos del hecho punible.

El trabajo está estructurado de la siguiente forma:

Marco Introductorio: comprende la introducción del tema de investigación, el planteamiento y delimitación del problema, las preguntas de investigación, formulación del problema, objetivos de investigación, la justificación y viabilidad de la investigación.

Marco Teórico: incluye el antecedente de la investigación, las bases teóricas con el siguiente esquema de contenido: Antecedentes de investigación y las bases teóricas.

Marco Metodológico: en este apartado presento el enfoque de la investigación, tipo o nivel de estudio, diseño de la investigación, descripción de la población, técnicas e instrumentos de recolección de datos y la descripción del procedimiento de análisis de los datos recolectados.

Marco Analítico: describo el resultado de la investigación de campo, los resultados, las conclusiones y recomendaciones.

Las conclusiones son elaboradas en coherencia con los objetivos propuestos y las recomendaciones escritas en base a los resultados logrados dentro de la investigación.

**Planteamiento y delimitación del problema**

En la actualidad las personas conducen vehículos de mayor o menor porte con imprudencia, a alta velocidad, en ocasiones ebrias y sin contar con el curso para obtener la licencia de conducción, y sin contar la edad adecuada, significando un riesgo para la sociedad y contra la integridad física de las personas en tránsito terrestre.

Las personas que circulan en los vehículos en las vías sin tomar las debidas precauciones, cuidados e infringiendo las normativas que regulan el tránsito terrestre, ocasionan graves accidentes, daños materiales, resultados fatales como consecuencia de las imprudencias o el consumo de bebidas alcohólicas y la consecuencia de la alta velocidad.

En la presente investigación se analizó la cantidad de casos denunciados por exposición al peligro del tránsito terrestre en las 4 Unidades Fiscales de Hernandarias del año 2017 y las causas de la exposición al peligro del tránsito terrestre, del año 2017 y hasta el 3 de julio de año 2018, con sus estados procesales, registrados en el Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de la ciudad de Hernandarias.

**Formulación del problema**

¿Cuántos casos denunciados por exposición al peligro del tránsito terrestre en las 4 Unidades Fiscales de Hernandarias del año 2017?

¿Cuáles son los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de la ciudad de Hernandarias, años 2017 y 2018?

**Preguntas de investigación**

¿Qué cantidad de causas de exposición al tránsito terrestre se registraron en las Unidades Fiscales N° 1, 2, 3 y 4 de Hernandarias, en el año 2017?

¿Qué denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017?

¿Cuáles son las denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018?

## **Objetivos de la investigación**

### **Generales**

Determinar cantidad de causas de exposición al tránsito terrestre se registraron en las Unidades Fiscales N° 1, 2, 3 y 4 de Hernandarias, en el año 2017.

Describir los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de la ciudad de Hernandarias, años 2017 y 2018.

### **Específicos**

Identificar cantidad de causas de exposición al tránsito terrestre se registraron en las Unidades Fiscales N° 1, 2, 3 y 4 de Hernandarias, en el año 2017.

Reconocer las denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.

Distinguir las denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.

### **Justificación y viabilidad**

En la sociedad existen Leyes promulgadas por las instancias competentes para que los miembros de la misma, puedan regirse por las normas existentes, de tal modo que haya orden, tranquilidad, respeto, y por sobre todo seguridad física, psíquica de las habitantes de una comunidad.

Hoy día es frecuente las personas que manejan alcoholizados o bajo los efectos de otras sustancias, poniendo en riesgo su vida y la vida de terceros, al conducir automóvil o motocicletas y otros vehículos terrestres. La Ley N° 1.160/97 Código Penal, establece en el Capítulo III: Hechos punibles contra la seguridad de las personas en el tránsito, en su Artículo 217 hace referencia a la exposición al peligro del tránsito terrestre.

El propósito de la investigación es recabar datos reales sobre casos de accidentes que ocurren a consecuencia de los hechos punibles, concerniente a la exposición al peligro del tránsito terrestre, registrados en las Unidades Fiscales de la Ciudad de Hernandarias del año 2017 y en los primeros meses del año 2018.

El trabajo de investigación representa una relevancia social porque es una de las causales de accidentes automovilísticos, siendo las consecuencias víctimas fatales o quienes quedan con secuelas graves porque las personas imprudentes manejan

alcoholizados sus vehículos, poniendo en peligro a seres humanos que respetan y cumplen las normativas vigentes.

El presente estudio no necesitó de una inversión costosa, ni surgió problemas que pudieran obstaculizar la puesta en marcha el trabajo.

Fue posible la realización de la investigación, porque conté con los recursos financieros, administrativos y humanos.

## MARCO TEÓRICO

### Antecedentes de investigación

A nivel nacional se publicó los siguientes trabajos de investigación que a continuación se mencionan

“Los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, ¿pueden eventualmente caer bajo el ámbito de los delitos dolosos?, cuyo resumen se describe:

El presente trabajo tiene como objetivo analizar las teorías existentes sobre la figura del Dolo eventual y la posibilidad de aplicarla en los homicidios en accidentes de tránsito, provocados por conductores ebrios. A tal efecto, se recurrió a los archivos del Tribunal de la Tercera Circunscripción Judicial de República en busca de expedientes de casos de homicidios en accidentes de tránsito, determinando así el tratamiento actual que dicha jurisdicción realiza a través de sus juzgados. Se pudo observar que dentro del año 2007 al 2015 no han existido casos en la que el juzgado haya procesado al autor de un homicidio en accidente de tránsito, por conducir en estado de ebriedad, dentro de la figura del dolo, todos han sido encuadrados dentro del delito culposo. A partir de la teoría ecléctica, se realizó el estudio de un (expediente del tema que ocupa a esta investigación), describiendo los hechos de modo a encuadrarlo dentro de la figura dolosa, en grado de dolo eventual. Para dar cumplimiento a los objetivos trazados y responder a las preguntas de la investigación, se recurrió a métodos científicos, como ser el método exploratorio y descriptivo, utilizados para los estudios teóricos y los análisis de textos realizados; el método deductivo, que permitió llegar a lo particular a partir de las nociones generales ( Méndez Zotelo, 2017 p. 1).

“Accidentes de tránsito su impacto socioeconómico en la familia”, elaborado por Martínez et al, 2017, cuya conclusión es la siguiente (pp.94-95).

“La estimación del impacto económico que generan los accidentes de tránsito en la economía del Paraguay es de 3% del PIB aproximadamente”

Con los datos obtenidos hemos hecho el cálculo de la tasa de mortalidad por los accidentes de tránsito para el año 2015 que es de 14.68 muertes por cada 100.000 habitantes. Sin embargo para la OMS en el año 2014 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito se encontraba por encima de 20 muertes por cada 100.000 habitantes.

“Los años perdidos por muerte prematura es de 39.237 años. Calculando el lucro cesante vemos que las estimaciones llegan a USD 170.000.000 aproximadamente”

“La población más expuesta a los AT se encuentra en la franja etaria de 15 a 35 años y del sexo masculino que representa al 80 % de los casos de acuerdo a los datos del Hospital del Trauma”

Estos datos nos hacen suponer, que la imprudencia, la exposición deliberada al peligro, el consumo de drogas prohibidas y el alcohol, asociadas con la falta de control y educación, son las razones que subyacen a las principales causas de los AT en el Paraguay.

Las informaciones que fueron recabadas en las entrevistas han aportado una valiosa información, las cuales nos permiten conocer con mayor profundidad los impactos causados por los AT al interior de las familias y por ende a la Sociedad en su conjunto.

En primer lugar, hemos constatado la total falta de previsión de casi la totalidad de las personas que fueron víctimas de los AT, pues casi la totalidad no posee ningún tipo de cobertura, tanto para la salud como para accidentes y daños a terceros.

Esto desnuda una de las lagunas legales vigentes en nuestro sistema de tránsito que no tiene como un requisito para la circulación de vehículos la posesión de una cobertura contra accidentes y daños a terceros.<sup>95</sup> Otro de los aspectos inéditos que aporta esta investigación es indagación realizada sobre la financiación del costo que ocasionan los AT, tanto en la primera etapa inmediata al AT, como en el periodo de rehabilitación, donde se pudo constatar que el apoyo familiar y solidario es la principal fuente de recursos en ambos períodos.

Igualmente, es necesario prestar atención a nivel de endeudamiento en que incurren varias familias como a la venta de sus activos para solventar los costos derivados de los AT, pues es un indicador que sin

una adecuada implementación de políticas públicas podría convertirse en una causa más de fomento a la pobreza.

Otro elemento importante que encontramos es el cambio en la canasta básica de consumo al que se ven forzadas varias familias, las cuales deben elevar su nivel de gasto haciendo necesaria que las víctimas y su entorno precisen de mayores ingresos.

La situación laboral es uno de los factores más sensibles a los AT, como hemos visto en las entrevistas realizadas, el 58% de la víctimas de lo AT dejó de trabajar, lo que significa que dejó de percibir ingresos. Este es un tema que requiere de la implementación de Políticas Públicas con un abordaje integral que contemple los efectos emocionales en las víctimas que dejan de aportar ingresos y se constituyen en una fuente de gastos. Finalmente, con la aprobación de la Ley N° 5016/2014 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial" se ha dado un paso fundamental en un avance hacia una Política de tránsito y seguridad vial que contemplé los cinco pilares que son: la gestión de la seguridad vial, las vías de tránsito y movilidad, vehículos más seguros, los usuarios de las vías y la respuesta tras los accidentes.

### **Bases teóricas**

#### **Artículo 214.- Intervenciones peligrosas en el tránsito aéreo, naval y ferroviario**

El artículo 214 de la Ley N° 1.160/97, establece cuanto sigue:

1° El que:

1. "Destruyera, dañara, removiera, manejara incorrectamente o pusiera fuera de funcionamiento las instalaciones que sirven al tráfico, los medios de transporte o sus mecanismos de seguridad"
2. "Impidiera o molestare al personal de operaciones respecto al ejercicio de sus funciones"
3. "Produjera un obstáculo"
4. "Diera falsas señas, señales o informaciones"; o
5. "Impidiera la transmisión de señales o informaciones, y con ello peligrara la seguridad del tránsito aéreo, naval o ferroviario, será castigado con pena privativa de libertad de hasta seis años"

Artículo 216.- Intervenciones peligrosas en el tránsito terrestre

1° El que:

1. “Destruyera, dañara, removiera, alterara, manejara incorrectamente o pusiera fuera de funcionamiento instalaciones que sirvan al tránsito”;

2. “Como responsable de la construcción de carreteras o de la seguridad del tránsito causara o tolerara un estado gravemente riesgoso de dichas instalaciones;

3. Produjera un obstáculo”; o

4. “Mediante manipulación en un vehículo ajeno, redujera considerablemente su seguridad para el tránsito, y con ello peligrara la seguridad del tránsito terrestre, será castigado con pena privativa de libertad de hasta tres años o con multa”

2º El que realizara el hecho mediante una conducta culposa, será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o con multa.

3º En estos casos, se aplicará también lo dispuesto en el artículo 214, inciso 3º.

### **El delito de manejar incorrectamente. Artículo 216**

Suarez, 2015 (párr. 1-39) expresa:

Al analizar el Artículo 216 del Código Penal, surgen las interrogantes siguientes:

1. “Si aquel que manejara incorrectamente se encuentra también incluido en el tipo penal”

2. “Si cualquier manejo incorrecto, sin seguir las reglas de tránsito, ya configura este delito”

2. “Si es un delito o una simple falta”

En ese orden, desmenuzaremos dichas posibilidades.

Según el Código Penal, en el Libro Segundo, Título III, Capítulo III, se trata de hechos punibles contra la seguridad de las personas en el tránsito, y el Artículo 216 "intervenciones peligrosas en el tránsito terrestre", puntualmente dice: "El que: 1. destruyera, dañara, removiera, alterara, manejara incorrectamente o pusiera fuera de funcionamiento instalaciones que sirvan al tránsito

“De ello podemos deducir que el bien jurídico que se desea proteger es la seguridad de las personas en el tráfico”

Por tanto, al constituir este el bien jurídico protegido y al encontrarse situado sistemáticamente en conexión con otros delitos de peligro concreto, debe exigirse por lo menos que se haya creado con el hecho un riesgo para la circulación, aunque no ocurra aún una lesión material a bienes jurídicos individuales.

“Luego de esta somera introducción, conviene destacar los elementos comunes de los hechos punibles de los artículos 216 y 217, ubicados en esta sección del código, que son”

a) “La conducta típica (conducción): se trata de delitos de propia mano, en los que no cabe la autoría mediata, pero sí la coautoría (profesor de escuela) o cualquier forma de participación (por ejemplo: inducción o cooperación del acompañante, etc.)”

b) El instrumento delictivo (el vehículo automotor). Según establece la ordenanza en el reglamento general de tránsito para la ciudad de Asunción, JM N° 21/94 (la que tomamos como referencia, ya que la mayoría de los municipios contienen símiles normativas), en su artículo 5° se considera vehículo al medio de transporte, que sirve para transportar personas o cargas por una vía y define al vehículo automotor a todo vehículo que posee propulsión propia.

c) El lugar en que se realiza el delito (vía pública). Aunque no se diga expresamente, la conducción de un vehículo a motor solo puede tener relevancia para la seguridad del tránsito –bien jurídico protegido- en tanto se lleve a cabo en la vía pública, destinada al tráfico motorizado. Respecto al concepto de vía pública, que no es otra cosa que "todo lugar apto para el tránsito de vehículo automotor", la ordenanza que establece el reglamento general de tránsito para la ciudad de Asunción JM N° 21/94, en su artículo 5° define la vía pública "como cualquier calle, avenida, pasaje, plaza, parque o espacio libre de cualquier naturaleza librado al tránsito público".

Por lo dicho y en concordancia con lo expuesto por la doctrina, se debe excluir del ámbito de estos delitos aquellas conductas de conducción de vehículos de motor por vías privadas no dedicadas normalmente al uso común o público y los lugares no transitables o cerrados al tránsito, como los cauces secos de los ríos, los patios, garajes, etc.

Luego de estas aclaraciones conceptuales y básicas, cabe desarrollar los interrogantes planteados, y que el Código Penal, en este caso concreto, contempla como hecho punible a aquel que la doctrina llama "conducción temeraria" (contemplada en el artículo 381 del Código Penal Español), por lo que no basta la mera infracción de las normas contenidas en el Reglamento Municipal de Tránsito (código de

circulación en el ordenamiento español) para la conformación del tipo legal.

Para la ciudad de Asunción, conforme al reglamento general de tránsito, JM N° 21/94, el procedimiento se rige por la Ley de faltas N° 1276, cuya competencia está a cargo de los juzgados municipales, o sea el Juzgado de Faltas. Por lo tanto, vemos que el juzgamiento de las infracciones a estas normas es competencia de dichos juzgados municipales, conocidas como faltas administrativas, donde el proceso se inicia en base a los antecedentes remitidos por la Intendencia Municipal, ya sea por un parte policial u de otra forma en casos excepcionales.

El parte policial es un documento por el cual la Policía Municipal o Nacional labra acta de un acontecimiento sucedido en la vía pública, que puede ser como consecuencia de un accidente de tránsito o transgresiones a los artículos del reglamento de tránsito.

### **Tipo objetivo**

Vemos así que el procedimiento legal a seguir en el caso de cometerse una infracción a la ley de tránsito consiste en una falta y no en un delito. De ahí que la diferencia con lo planteado en el Artículo 216 del Código Penal es que en este artículo se está haciendo alusión a la conducción temeraria manifiesta, entendiéndose como temeridad, la imprudencia en su forma más grave.

Esto significa que el conductor debe comportarse con desprecio absoluto de las reglas del tráfico más elementales. Como por ejemplo, conducir a 100 km/h donde solo está permitido ir como máximo a 50 km/h, invadir la parte izquierda de la calzada en una curva sin visibilidad y viniendo mucho tráfico en frente, pasar por la puerta de una escuela a la hora de salida a más de 100 km/h, conducir en marcha atrás o en zigzag a gran velocidad y con mucho tránsito, etc.

“Debe constituir en sí un comportamiento objetivamente peligroso, aunque ese peligro no se actualice en el caso concreto”

“El juicio de peligrosidad es objetivo y realizable "ex ante", aunque posteriormente haya de tener en cuenta también las circunstancias particulares del caso”

“No es lo mismo conducir a gran velocidad por el centro de una población en las

horas de mayor tráfico que en una autopista rural apenas sin circulación a altas horas de la madrugada”

La temeridad ha de ser además manifiesta, es decir, ha de ser patente para terceros. No basta por tanto con la mera infracción de las normas contenidas en el reglamento de tránsito (sea de la Caminera o Municipal) para configurar este tipo penal.

Es dable destacar que esta conducta es punible, porque dicha forma de conducir pone en peligro la vida o la integridad de las personas.

No basta, por lo tanto, tampoco que se conduzca con temeridad manifiesta, sino que es necesario que en el caso concreto se ponga en peligro alguno de dichos bienes jurídicos.

Esto quiere decir que no basta la realización de la acción peligrosa sin más (conducir un vehículo motor en una playa desierta un día de invierno en horas de la madrugada), sino que deberá existir un mínimo de peligro para los bienes jurídicos, aunque no llegue a actualizarse (el conductor es detenido por la policía antes de que se cruce con alguien). Según criterios generalmente admitidos, no basta con que el conductor ponga en peligro SU vida o SU integridad (imprimir una velocidad mayor a lo permitido en cartel de tránsito, en un camino rural, debido a la presencia de animales), sino que se requiere que con la conducción ponga en peligro bienes jurídicos individuales ajenos. Eso adquiere más connotación, ya que estamos ante un delito de riesgo y seguridad colectiva.

### **Tipo subjetivo**

“La conducta ha de ser dolosa, es decir, el sujeto debe ser consciente de su forma de conducir y de la puesta en peligro de los bienes jurídicos”

“El dolo es, por tanto, un dolo de peligro que no se refiere al posible resultado lesivo, sino a la acción peligrosa en sí”

Se concluye que la conducta de "manejar incorrectamente", analizada desde los elementos objetivos y subjetivos del artículo 216 inciso 1º numeral 2 del Código Penal Paraguayo, se aplica al autor que conduce en el tránsito terrestre, interviniendo dolosamente de una manera que ponga en riesgo la seguridad de las personas.

En ese orden, constituye típico de este delito, cuando por ejemplo el

conductor cruza aviesamente la luz roja, en una avenida plena de automovilistas, o también cuando un conductor maneja a alta velocidad en zigzag en medio de gran cantidad de transeúntes.

Estos casos no pueden quedar en la simple "falta administrativa", pues como presupuesta el tipo legal analizado, contiene todos los elementos de la tipicidad del hecho punible, que protege la seguridad de las personas en el tránsito.

De ahí que estos "delitos de peligro" se configuran cuando en forma desdeñosa a bienes jurídicos ajenos se "maneja incorrectamente", poniendo en latente riesgo la salud, integridad física o la vida misma de las personas.

La conducción automovilística se ha convertido en un fenómeno de masas y eso hace que comportamientos negligentes, o simplemente imprudentes, que en otros ámbitos apenas tienen repercusión social, tengan enorme trascendencia en la circulación por el potencial destructor que implican y la gravedad de los daños que puedan producir.

Hay que convencer a los ciudadanos de la importancia que tiene respetar las reglas de tránsito y de que comportamientos, en sí, inocuos o pocos graves en otros ámbitos de la vida, pueden ser muy graves en el tránsito, dadas las nefastas consecuencias que producen ilustrados en los negativos registros estadísticos contra la salud y la vida, que cada día en nuestro país se convierte en una imperiosa necesidad en ante el cada vez más acelerado crecimiento urbano, acompañado de la gran cantidad de automovilistas.

Finalmente, e independientemente al tipo penal analizado, cabe una profunda reflexión sobre la alarmante cantidad de fallecidos y minusválidos producto de la forma irresponsable de conducir en el tránsito, que según los datos, pareciera estamos en un conflicto armado (guerra o revolución), ocasionando al Estado un gasto extraordinario en medios y recursos, y sumiendo a la sociedad en una verdadera tragedia que en un alto porcentaje son previsibles y evitables.

### **Delitos de peligro del tipo abstracto en el Código Penal Paraguayo**

El delito de peligro abstracto suele definirse por los autores, como una forma de regulación penal en la que no se incluye entre los elementos constitutivos del tipo un resultado real de lesión del bien jurídico que

protege. Este concepto puede resultar en puridad inexacto, pero es útil a los efectos del presente trabajo (Ministerio Público, 2012, p. 51).

“Delito abstracto: cuando con la conducta se generen condiciones favorables al peligro, y no peligro en sí” (Escobar Said, 2016, p. 9).

Artículo 217 Código Penal. Exposición a peligro en el tránsito terrestre (modificado por la ley N° 5016/14)

El que dolosa o culposamente:

1) Condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones para hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, dando un resultado superior al límite máximo de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre establecido como falta gravísima en la Ley de tránsito, u otras sustancias estupefacientes o sicotrópicas legales o no, de defectos físicos o psíquicos, o de agotamiento, que alterasen notoria o legamente su habilidad para conducir (Escobar Said, 2016, p. 19).

2) “Condujera en la vía pública un vehículo automotor pese a carecer de la licencia de conducir o existiendo la prohibición de conducir señalada en el Artículo 58 o habiendo sido privado del documento de licencia” (Escobar Said, 2016, p. 19).

### **De las disposiciones transitorias y complementarias**

La Ley N° 5016/14 de Tránsito y Seguridad Vial expresa en su:

Artículo 153.- Modificación.

Modifícase el Artículo 217, numeral 1) de la Ley N° 1160/97 “Código Penal Paraguayo”. Exposición al peligro en el tránsito terrestre, que quedará redactado de la siguiente manera:

El que dolosa o culposamente:

Condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones para hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, dando un resultado superior al límite máximo de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre establecido como falta gravísima en la Ley de tránsito, u otras sustancias estupefacientes o sicotrópicas legales o no, de defectos físicos o psíquicos, o de agotamiento, que alterasen notoria o legamente su habilidad para conducir.

“Condujera en la vía pública un vehículo automotor pese a carecer de la licencia de conducir o existiendo la prohibición de conducir señalada en el Artículo 58 o habiendo sido privado del documento de licencia”

“Como titular del vehículo tolerara la realización de un hecho señalado en los numerales anteriores”; o,

“Como propietario o guardador de ganado mayor o menor permitiera que el animal a su cargo esté suelto en la vía pública”

Ley N° 5.016/14 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015, (pp.113-114) menciona:

Accidentes de tránsito

Artículo 92.- Accidente, siniestro o hecho de tránsito.

“Presunciones de responsabilidad. Se considera accidente, siniestro o hecho de tránsito, todo hecho que produzca daño en personas o cosas, como consecuencia de la circulación de un vehículo”

Se presume responsable de un accidente de tránsito a la persona que por imprudencia, negligencia o impericia, cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, no respetando las normas de tránsito, salvo prueba en contrario. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no haya incurrido en violaciones a las reglas del tránsito.

Artículo 93.- Obligaciones en caso de accidentes.

Es obligatorio para quienes participen de un accidente de tránsito:

- a) “Detenerse inmediatamente en el lugar del hecho”
- b) “En caso de accidentes con víctimas, ejercer y buscar el inmediato socorro de las personas lesionadas”
- c) “Señalizar adecuadamente el lugar, de modo a evitar riesgos a la seguridad de los demás usuarios”
- d) “No retirar los rodados involucrados del lugar del hecho, sin autorización de las autoridades competentes”
- e) Suministrar a la otra parte y a la autoridad competente interviniente, sus datos personales, los del vehículo y la constancia de contratación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito vigente. Si los mismos no estuvieren presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado.

g) “Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados”

Anexo del Decreto N° 3427/2015 Reglamentación del Artículo 93, (Inciso a) de la Ley N° 5016/2014

Artículo 41.- Obligaciones en caso de accidentes.

a) “La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos”

### **El peligro de la conducción**

La conducción es una situación en la cual una persona se encuentra sometida a una energía cinética que, en caso de cambio de dirección o de brusca detención, puede producir daños físicos y/o pérdidas materiales. Esta posibilidad intenta ser minimizada por medios técnicos -mejora de vehículos y vías, y por medios normativos y formativos que intentan organizar el comportamiento de los conductores. Esta situación puede alterarse tanto por el conductor como por el resto de los conductores - por despistes, ignorancia, errores o acciones voluntariamente incorrectas. De igual forma pueden aparecer disfunciones en los vehículos y en las vías por deterioro, error de diseño o causas exógenas tales como las alteraciones meteorológicas. Esto hace que, de vez en cuando, la sensación de tener un peligro cercano sea habitual para el conductor. El afrontamiento del peligro depende de variables individuales, que abarcan la percepción del riesgo, la experiencia, el estado físico... Lo que hay que destacar fundamentalmente es que la experiencia de controlar situaciones potencialmente mortales para uno es prácticamente nula. Aunque tengamos experiencia en situaciones parecidas, aviones, ascensores, en ellas el control no está en manos de los ocupantes. La importancia del peligro que se puede correr y la poca habituación a situaciones parecidas tiene importantes repercusiones en el comportamiento habitual del conductor. Así, el peligro puede generar una alteración emocional que, por un lado, entorpece el procesamiento de información y la toma de decisiones, y, por otro lado, crea un nivel de tensión emocional en algunos casos muy altos. De esta forma, la toma de decisiones, que en circunstancias normales es buena, bajo la amenaza de una situación peligrosa se ve seriamente trastornada, lo cual provoca decisiones y acciones que pueden no sólo no evitar las situaciones real o

presuntamente peligrosas, sino incluso aumentarlas ( Sánchez Pardo,1995, párr.18 ).

De igual forma, el nivel de ansiedad que generan ciertos conflictos de tráfico dispara, en muchos casos, muy diversas formas de expresión de la tensión acumulada. De ahí los exabruptos, las reacciones impulsivas, e incluso las sensaciones físicas que en muchos casos se producen: dolor de cabeza, molestias estomacales, rigidez en el cuerpo... que muchos sufren cuando se encuentran en este tipo de situaciones. Esto lleva, por un lado, a que ciertos sujetos no lo pasen bien cuando están conduciendo, y algunos, cuando el asunto se pone más serio, hacen que el coche sea un lugar que no resulta nada agradable y que incluso en muchos casos se evita. Esto explica en muchos casos la prevención que sienten bastantes personas para ponerse frente al volante y por qué se dan casos de personas que en algunos casos abandonan la conducción, no tanto por la dificultad que implica en sí misma, sino por la sensación de tensión que ésta les produce y que en muchos casos no les resulta soportable (Sánchez Pardo, 1995, párr.19).

**Artículo 154.- Disposiciones transitorias.**

Las licencias de conducir deberán ajustarse, a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, al nuevo modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que se establezca para el momento de su vencimiento anual o renovación quinquenal.

**Artículo 155.- Reconocimiento de la OPACI.**

Queda reconocida la Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal (OPACI) como asociación de municipalidades de carácter nacional, con personería jurídica de derecho privado y patrimonio propio y la competencia para ejercer las funciones que le son asignadas en la presente Ley.

A los efectos de su funcionamiento la misma se registrará por su estatuto, aprobado por Decreto N° 17.423 del 4 de junio de 1997 y sus modificatorias, hasta tanto se legisle sobre la materia que lo regule.

**Artículo 156.- Reglamentación.**

“Las autoridades de aplicación reglamentarán la presente Ley, dentro de un plazo máximo de 12 (doce) meses, contados a partir de su promulgación”

“A los efectos de su funcionamiento la misma se regirá por su estatuto, aprobado por Decreto N° 17.423 del 4 de junio de 1997 y sus modificatorias, hasta tanto se legisle sobre la materia que lo regule”

Artículo 157.- Vigencia supletoria.

Hasta tanto se dicte la reglamentación dispuesta en el artículo anterior, y toda vez que no se opongan a lo que la presente Ley determina, regirán supletoriamente las normas reglamentarias aplicables a la materia, que se hallen vigentes al tiempo de la promulgación de la presente Ley.

### **Accidente de tránsito**

Los accidentes de tránsito generan no solo un coste social en términos económicos y sanitarios, sino que también implica un gran dolor y sufrimiento a los familiares, de acuerdo al informe Mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito, son más de 1,2 millones de personas las que mueren a consecuencias de un traumatismo generado por las lesiones (OMS, 2014, citado en Martínez et al, 2017, p. 7).

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 (Martínez et al, 2017, p.7).

En las estadísticas paraguayas sobre los accidentes automovilísticos, emitidas por el Anuario Estadístico del Paraguay 2011 (DGEEC, 2011), el número de personas afectadas en accidente de tránsito fue de 7.778 personas. El 39% corresponde al grupo etaria entre el 18 a 29 años y el 13% corresponde al grupo de 30 a 39 años, representando una población compuesta por personas adultas tempranas y de mayor productividad económica (Martínez et al, 2017, p.7).

“La intensidad, gravedad, duración y consecuencia de los accidentes de tránsito son elementos importantes para la organización psicológica, familiar, social y laboral (Guía de ayuda, 2000), teniendo en cuenta que esta no es asimilada de igual manera por todos” (Martínez et al, 2017, p. 7).

“En el año 2013 fallecieron 643 personas y 3.648 quedaron afectadas con distintas lesiones, en un país que tiene unos 6,7 millones de habitantes” (UH, 2015, citado en Martínez, et al, 2017, p. 8).

De acuerdo al Ministerio de Salud, un paciente grave le cuesta al Estado paraguayo unos G 70 millones. En un año, en el Centro de Emergencias Médicas, fueron asistidos unos 6.000 pacientes graves por accidentes de tránsito. Entre todos, demandaron una inversión de G. 300.000.000, en un lapso de cuatro meses (Martínez et al, 2017, p. 8).

“Un doliente en terapia intensiva cuesta al Estado G. 5.000.000 por día mientras que el promedio de estancia hospitalaria es de 16 días” (ABC, 2013, citado en Martínez et al, p.8).

**Dirección Nacional de Patrulla Caminera Departamento de Tecnología y Sistemas Informáticos Área Estadística**

| <b>Años</b>   | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>Total General</b> | <b>2016/2015</b> | <b>2017/2016</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|----------------------|------------------|------------------|
| Multas-infracciones                                     | 88.289      | 94.691      | 92.912      | 275.892              | 7%               | -2%              |
| Alcotest positivo                                       | 7.804       | 11.597      | 13.079      | 32.480               | 49%              | 13%              |
| Exceso de velocidad                                     | 5.825       | 6.010       | 6.014       | 17.849               | 3%               | 0%               |
| Adelantamiento indebido                                 | 14.412      | 14.146      | 12.604      | 41.162               | -2%              | -11%             |
| No usar casco   | 1.004       | 2.014       | 1.688       | 4.706                | 101%             | -16%             |
| No usar chaleco reflectivo                              | 391         | 1.135       | 366         | 1.892                | 190%             | -68%             |
| No usar cinturón de seguridad                           | 4.317       | 11.718      | 10.179      | 26.214               | 171%             | -13%             |
| Habilitación vencida                                    | 1.892       | 4.856       | 3.988       | 10.736               | 157%             | -18%             |
| Carecer de licencia de conducir                         | 682         | 1.041       | 877         | 2.600                | 53%              | -16%             |
| Vehículos demorados                                     | 13.825      | 17.339      | 17.321      | 48.485               | 25%              | 0%               |
| Siniestros de tránsito                                  | 1.591       | 2.085       | 2.082       | 5.758                | 31%              | 0%               |
| Heridos   | 600         | 1.207       | 297         | 735                  | 142%             | -4%              |
| Muertos   | 128         | 310         | 297         | 735                  | 142%             | -4%              |
| Siniestros de tránsito protagonizados por motociclistas | 224         | 458         | 379         | 1.061                | 104%             | -17%             |
| Motociclistas lesionados                                | 137         | 345         | 304         | 786                  | 152%             | -12%             |
| Motociclistas fallecidos                                | 43          | 130         | 104         | 277                  | 202%             | -20%             |

Observación: Datos consignados hasta el 31 de diciembre de 2017.

**Fuente:** Planilla de Procedimientos de las distintas Jefaturas Regionales de la Patrulla Caminera - Base de Datos Informáticos.

### **Los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, ¿pueden eventualmente caer bajo el ámbito de los delitos dolosos**

En Paraguay, un total de 583 personas murieron entre enero y agosto de 2014 a causa de accidentes de tránsito automotor, ciclomotor y peatones, según la Policía Nacional. Además de los fallecidos, otras 3.390 personas resultaron con lesiones tras sufrir accidentes con sus vehículos. Para Unicef, Paraguay concentra la mayor parte de la mortalidad en accidentes de tránsito entre personas de 15 a 19 años, la mayor parte ellas usuarias de motocicletas. Esta preocupante situación lleva a analizar el ordenamiento jurídico nacional y la labor de los operadores de justicia, como encargados de su aplicación, entendiendo que la aplicación del derecho puede y debe contribuir a mejorar estas situaciones (Méndez Zotelo, 2017, p. 2).

Actualmente los homicidios acaecidos en accidentes de tránsito caen bajo la teoría de la culpa y son juzgadas como tales, ahora bien, es interesante analizar, ¿qué pasa cuando a ese accidente se le agrega el factor alcohol como elemento determinante en la producción del hecho?, para lograr responder esta pregunta se debe recurrir a la ley, la teoría, a la jurisprudencia local y la legislación comparada (Méndez Zotelo, 2017, p. 2).

En este material se hace un estudio profundo acerca de la figura del Dolo eventual, tratando de relacionarlo a los siniestros de tránsito con resultado de muerte, y muy especialmente cuando el factor alcohol estuvo presente. No es tarea fácil, pues necesariamente debe venir un cambio de paradigma por parte de los operadores de justicia, no siendo necesario el cambio o la modificación de la ley penal ya que en esta no se hace conceptualización alguna de lo que deba entenderse por Dolo o por Culpa, limitándose a señalar las penalidades de ambas. Es así que la interpretación de la norma mencionada queda a criterio del juzgador (y del Ministerio Público en defensa de los intereses públicos, que debe imputar y acusar en uno u otro tipo de delito), quien debe aplicar una u otra figura atendiendo a las particularidades de cada caso. Existen tendencias (aunque muy tímidas) en la utilización de la figura del Dolo eventual aplicado a los homicidios en accidentes de tránsito con

resultado de muerte en países como Argentina, Colombia y España (Méndez Zotelo, 2017, p. 2).

El análisis de casos reales de homicidios culposos en accidentes de tránsito con conductor ebrio, tomado del archivo de la Tercera Circunscripción de la Republica, se realizó un estudio externo acerca de las particularidades del hecho, en base a la teoría ecléctica de modo a determinar si podría eventualmente ser juzgado como homicidio doloso. Es así que, al hojear el material presente, el lector podrá formar un conocimiento acabado acerca de las teorías que tratan de definir el dolo eventual, determinando su diferenciación de la culpa con representación desde diferentes puntos de vista de reconocidos doctrinarios a nivel mundial (Méndez Zotelo, 2017, p. 2).

### **Teorías que intentan explicar el dolo eventual, limitándolo de la culpa**

#### **Teoría del consentimiento**

La teoría del consentimiento procura sustentar el dolo eventual sobre la base de que esa modalidad dolosa debe reunir un aspecto cognoscitivo y uno volitivo. Además de ello, para el supuesto de que se produzca el resultado, debe existir entre éste y el autor una determinada relación de voluntad (Aprehensión hipotética del dolo); es decir, el autor debe declararse conforme con la realización del resultado, consentir el resultado (Maurach, Gossel, en Temca 2010, p. 3, citado por Méndez Zotelo, 2017, p. 3).

#### **Teoría de la representación.**

A diferencia de la teoría del consentimiento, que consideraba que el dolo eventual, al igual que el dolo directo, debía revestir un elemento cognitivo y uno volitivo, (haciendo hincapié respecto de la presencia de este último), las teorías de la representación le dan trascendencia al elemento cognoscitivo. En consecuencia, sostiene la presencia de dolo eventual en aquellos casos en los cuales el individuo se representó el peligro que importaba su conducta como posible o probable (Tenca, 2010. P.51, citado por Méndez Zotelo, 2017, p. 3).

#### **Teoría la indiferencia, del sentimiento o de la motivación.**

Basan la existencia del dolo eventual en la actitud interna del autor; que aprueba interiormente el resultado posible o se muestra indiferente frente

al él. English desarrolló esta teoría señalando que hay que entender que hay dolo eventual cuando el sujeto da por buenas o recibe con indiferencia las consecuencias accesorias negativas meramente posibles, y no cuando considera indeseables esas consecuencias y tiene, por ello, la esperanza de que no se producirán (Englishc, en Tenca 2010, p.71, citado por, citado por Méndez Zotelo, 2017, p. 3).

### **Teorías mixtas o eclécticas**

Las teorías mixtas o eclécticas son aquellas que procuran combinar elementos de la teoría de la representación y del consentimiento. En el aspecto cognoscitivo, exigen que el individuo conozca la peligrosidad de la conducta que realiza, mientras que, en el aspecto volitivo, ya no requieren que el autor quiera el resultado (como lo hacía la teoría del consentimiento) sino que les alcanza con que se resigne, lo acepte, se conforme, lo asuma, etcétera. Son muchos los autores que siguen esta escuela, que admite multiplicidad de matices (Méndez Zotelo, 2017, p. 3).

### **Aspecto Legal**

Ley N° 1.160/97.Código Penal Paraguayo.

Ley N° 5.016/14 Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015.

Ley N° 5.016 .De las disposiciones transitorias y complementarias.

### **Marco conceptual**

**Exposición:** “Acción y efecto de exponer. Aventurar, arriesgar” (Ossorio, 2010, p. 394).

**Peligro:** “Riesgo de un mal, daño o perjuicio” (Ossorio, 2010, p. 791).

**Tránsito:** “Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Circulación por calles o caminos” (Ossorio, 2010, p. 955).

**Definición y operacionalización de variables**

| <b>Variable</b>                              | <b>Definición conceptual</b>  | <b>Dimensiones</b>   | <b>Indicadores</b>   | <b>Instrumento</b>  |
|--|---|--|--|---------------------|
| Exposición al peligro del tránsito terrestre | <p>Artículo 217 Código Penal. Exposición a peligro en el tránsito terrestre (modificado por la ley N° 5016/14)</p> <p>El que dolosa o culposamente:</p> <p>1) Condujera en la vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones para hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, dando un resultado superior al límite máximo de miligramo de alcohol por litro de aire exhalado o gramo de alcohol por litro de sangre establecido como falta gravísima en la Ley de tránsito, u otras sustancias estupefacientes o sicotrópicas legales</p> | <p>Causas de exposición al tránsito terrestre por Unidades fiscales, año 2017.</p> | <p>Cantidad de casos exposición al tránsito terrestre denunciados en la Unidad Fiscal N°</p> <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> | Análisis documental |

|  |   |   |  |  |
|--|---|---|--|--|
|  | <p>o no, de defectos físicos o psíquicos, o de agotamiento, que alterasen notoria o legamente su habilidad para conducir (Escobar Said, 2016, p. 19).</p> <p>2) “Condujera en la vía pública un vehículo automotor pese a carecer de la licencia de conducir o existiendo la prohibición de conducir señalada en el Artículo 58 o habiendo sido privado del documento de licencia” (Escobar Said, 2016, p. 19).</p> |   |  |  |
|  |   | <p>Denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito</p> | <p>Oficio dirigido a Instituciones Públicas</p> <p>Resolución de audiencia preliminar</p> <p>Acta de audiencia</p> |  |

|  |  |   |   |  |
|--|--|---|---|--|
|  |  | terrestre , año 2017  | <p>Resolución de audiencia preliminar-</p> <p>Suspensión condicional del procedimiento</p> <p>Resolución de rebeldía</p> <p>Resolución de audiencia preliminar-</p> <p>Criterio de oportunidad</p> <p>Resolución sobre requerimiento fiscal</p> |  |
|  |  | Denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre, hasta el 3 de julio del año 2018. | <p>Oficio dirigido a Instituciones Públicas</p> <p>Acta de audiencia</p> <p>Dejar sin efecto restricción horaria</p> <p>Resolución de rebeldía</p>  |  |

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | Resolución de audiencia preliminar- Criterio de oportunidad |  |
|  |  |  | Resolución sobre requerimiento fiscal                       |  |

## MARCO METODOLÓGICO

### Tipo de investigación

El tipo de investigación utilizado es el cuantitativo.

“El enfoque cuantitativo representa un conjunto de procesos, es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no se puede brindar o eludir pasos el orden es riguroso, aunque desde luego se puede redefinir alguna fase” (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio, 2010, p. 4).

La metodología cuantitativa se fundamenta en la construcción y medición de dimensiones, indicadores e índices de variables y los datos deben responder a estos factores, por lo cual tendrán validez si son verificables o no, lo cual quiere decir que deben ser observables y contrastados de algunas forma (Tamayo y Tamayo, 2009, pp. 46-47).

### Diseño de la investigación

El diseño de la investigación corresponde al no experimental.

El diseño no experimental es la que se realiza sin manipular debidamente las variables. Es decir, una investigación donde no se hace variar intencionalmente las variables independientes. Lo que se hace en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural. En un estudio no experimental no se constituye ninguna situación, sino que se observan situaciones ya existentes, no provocadas intencionalmente por el investigador. En la investigación no experimental las variables ya han ocurrido y no pueden ser manipulada, el investigador no tiene control directos sobre dichas variables no pueden influir sobre ellas, igual que efectos (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio, 2010, p. 149).

### Nivel de conocimiento esperado

El nivel de conocimiento esperado es el descriptivo

“La investigación descriptiva es una investigación inicial y preparatoria, antes de iniciar una investigación explicativa, que se realiza para recoger datos y precisar la naturaleza, la cantidad y los diferentes tipos de relaciones entre las variables dependientes” ( Altamirano y Fernández ,2010, p. 92).

"Los estudios descriptivos buscan especificar las prioridades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis" (Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio, 2010, p. 80).

La investigación descriptiva es uno de los tipos o procedimientos investigativos más populares y utilizados por los principiantes en la actividad investigativa. Los trabajos de grado, en los pregrados y en muchas de las maestrías, son estudios de carácter eminentemente descriptivo. En tales estudios se muestran, narran, reseñan o identifican hechos, situaciones, rasgos, características de un objeto de estudio, o se diseñan productos, modelos, prototipos, guías, etcétera, pero no se dan explicaciones o razones de las situaciones, los hechos, los fenómenos, etcétera ( Bernal, 2010, p. 113).

### **Población**

La población de estudio analiza 182 casos de exposición al peligro del tránsito terrestre de las 4 Unidades Fiscales y 56 casos de la población mencionada más arriba, con estados procesales de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017 y hasta el 3 de julio del año 2018.

### **Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

El instrumento de recolección consistió en análisis documental correspondiente a las denuncias realizadas por exposición al peligro del tránsito terrestre del Ministerio Público de Hernandarias y los estados procesales de las causas por exposición al peligro del tránsito terrestre, registrados en el Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de la Ciudad de Hernandarias.

### **Técnicas de procesamiento y análisis de datos**

Para procesar y analizar los datos obtenidos con la investigación se utilizarán tablas de frecuencias con gráficos circulares y porcentajes para visualizar de manera práctica los resultados.

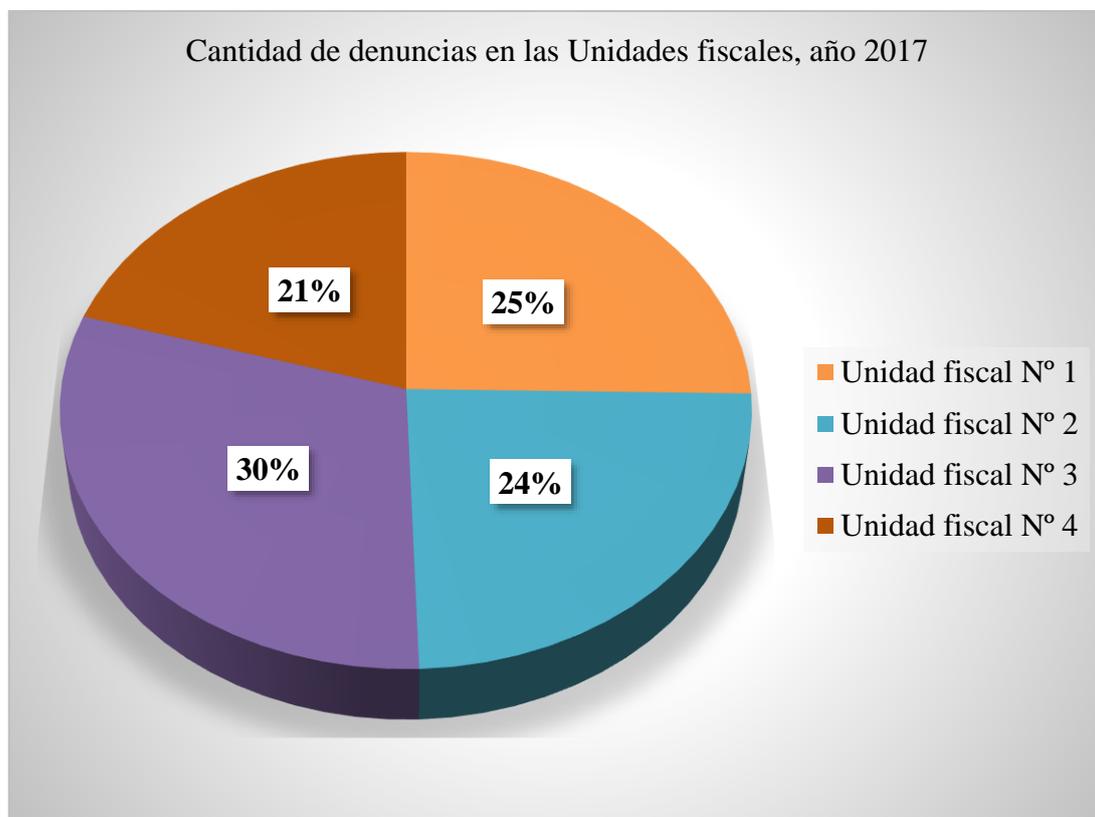
## MARCO ANALÍTICO

**Resultado del análisis documental de las denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de las Unidades Fiscales de Hernandarias.**

**Tabla 1.** Cantidad de denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias.

| <b>Cantidad de denuncias en las Unidades Fiscales</b> |                 |
|---|-----------------|
| <b>Exposición al peligro del tránsito terrestre</b>   | <b>Año 2017</b> |
| Unidad fiscal N° 1                                    | 46              |
| Unidad fiscal N° 2                                    | 44              |
| Unidad fiscal N° 3                                    | 55              |
| Unidad fiscal N° 4                                    | 37              |
| <b>Total</b>  | <b>182</b>      |

**Gráfico N° 1.** Cantidad de denuncias de exposición al peligro del tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias.

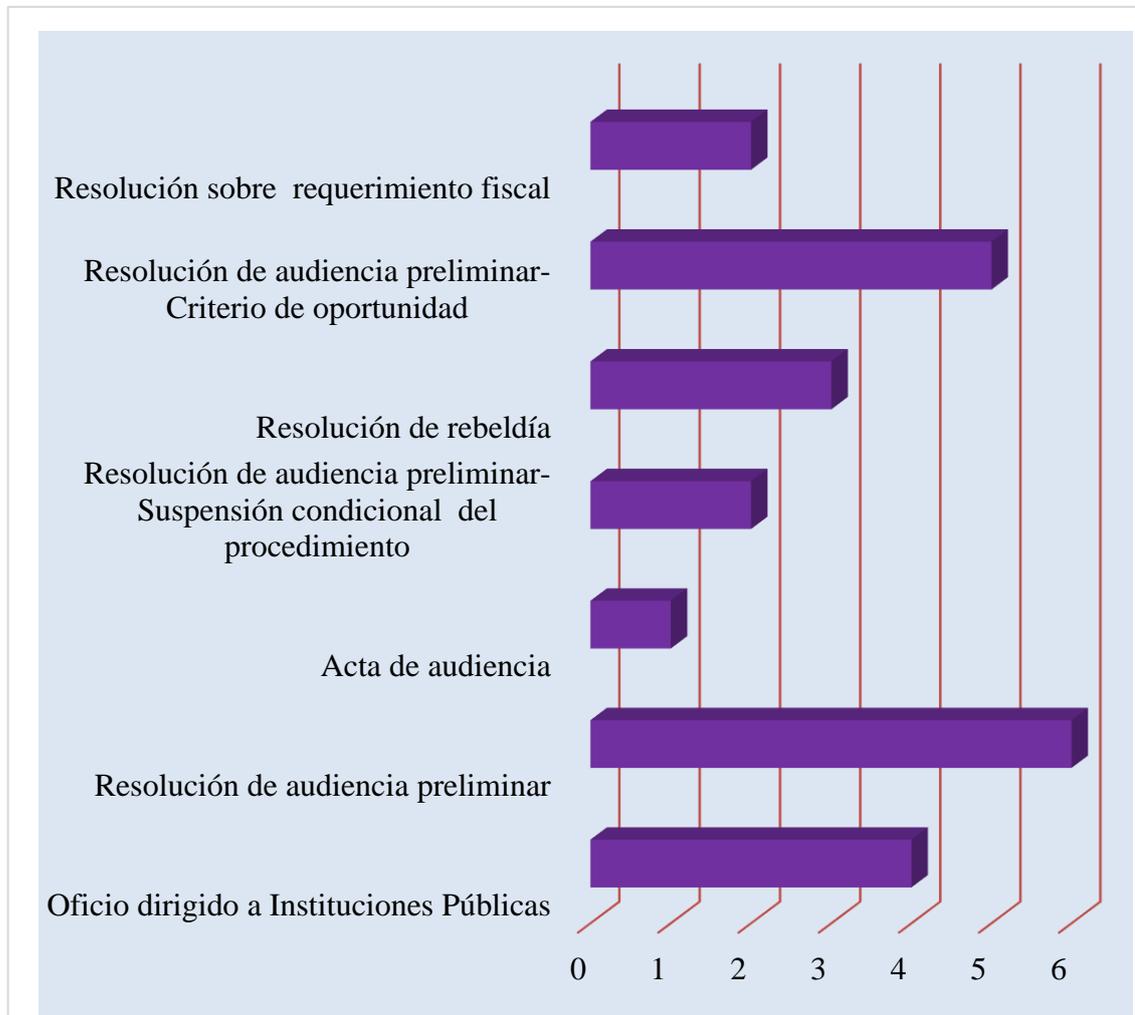


**Resultado del análisis documental de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias.**

**Tabla N° 1.** Cantidad de casos de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.

| <b>Estados procesales</b>   | <b>Frecuencia</b> |
|---|-------------------|
| Oficio dirigido a Instituciones Públicas                                    | 4                 |
| Resolución de audiencia preliminar  | 6                 |
| Acta de audiencia   | 1                 |
| Resolución de audiencia preliminar-Suspensión condicional del procedimiento | 2                 |
| Resolución de rebeldía  | 3                 |
| Resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad                  | 5                 |
| Resolución sobre requerimiento fiscal                                       | 2                 |
| <b>Total</b>  | <b>23</b>         |

**Gráfico N° 1.** Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.



**Tabla N° 2.** Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.

| <b>Estados procesales</b>                                  | <b>Frecuencia</b> |
|--|-------------------|
| Oficio dirigido a Instituciones Públicas                   | 4                 |
| Acta de audiencia  | 4                 |
| Dejar sin efecto restricción horaria                       | 2                 |
| Resolución de rebeldía                                     | 12                |
| Resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad | 6                 |
| Resolución sobre requerimiento fiscal                      | 5                 |
| <b>Total</b>   | <b>33</b>         |

Los estados procesales de las causas por exposición al peligro del tránsito terrestre del año 2017 y año 2018 (hasta el 3 de julio), son los siguientes:

**Oficio dirigido a Instituciones Públicas:** Se refiere cuando el Juez a cargo de una causa solicita información a Instituciones Públicas como Bancos, Colegios, para dictaminar.

Oficio es un medio de comunicación que realiza el Juez con Instituciones.

**Resolución de audiencia preliminar:** Corresponde a una etapa intermedia entre la etapa investigativa y el juicio oral, en dicha audiencia el imputado comparece en el juzgado y es beneficiado con alguna salida procesal que habilite el Código Procesal Penal como ser: conciliación, suspensión condicional del procedimiento, procedimiento abreviado, sobreseimiento provisional, sobreseimiento definitivo, criterio de oportunidad

**Acta de audiencia:** Significa que el imputado se coloca a disposición del Juzgado o es aprehendido, dicha audiencia se procesa los datos personales del imputado y también donde se solicita alguna medida cautelar a favor del mismo, a fin de responder el proceso en libertad.

**Dejar sin efecto restricción horaria:** Hace referencia cuando la causa ha sido finiquitada y se levanta la medida resolutive de circular con prohibición en ciertas horas la persona procesada.

**Resolución de audiencia preliminar-Suspensión condicional del procedimiento:**

Referida a la salida procesal que se otorga en la Audiencia preliminar, donde el imputado admite los hechos atribuidos. Realiza el resarcimiento a la víctima, pero hace en forma mensual. El plazo se extiende hasta dos años según la Ley establece. Dicho

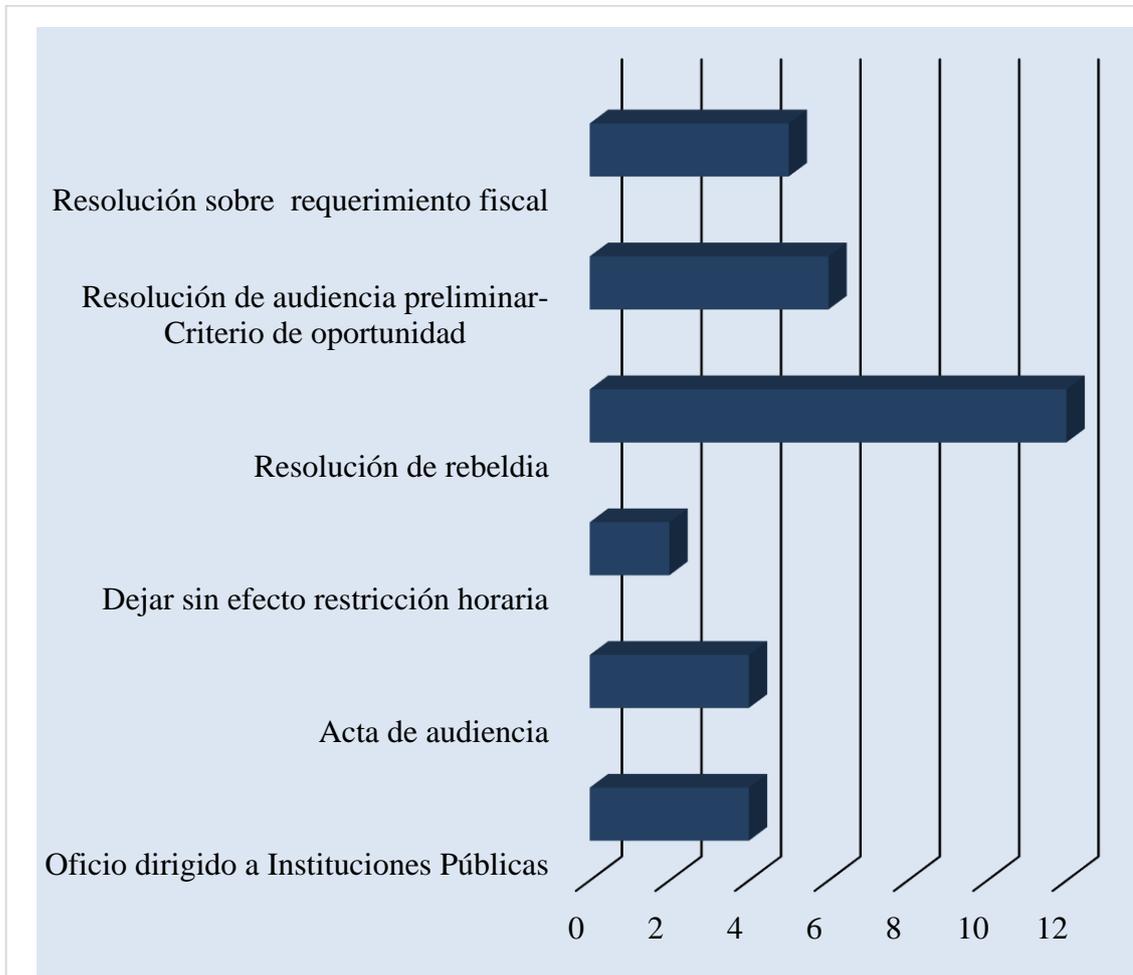
control de cumplimiento realiza el Juzgado de Ejecución, que es el órgano encargado para su cumplimiento.

**Resolución de rebeldía:** Cuando la persona imputada sea prófugo y se dispone su captura.

**Resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad:** Es una salida procesal que se otorga en la audiencia preliminar, el imputado admite los hechos que se le atribuyen y realiza el pago para resarcir el daño causado a la víctima y sociedad.

**Resolución sobre requerimiento fiscal:** Implica cuando el Fiscal dispone según el Código Procesal Penal seis meses de investigación para recabar todos los elementos, pruebas, testigos de un hecho punible y presentar su requerimiento conclusivo ante el Juez Penal.

**Gráfico N° 2.** Cantidad de casos de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.



## CONCLUSIONES

En la investigación que desarrollé lleva como tema: Exposición al peligro del tránsito terrestre, siendo los objetivos generales planteados: Determinar cantidad de causas de exposición al tránsito terrestre se registraron en las Unidades Fiscales N° 1, 2, 3 y 4 de Hernandarias, en el año 2017 y describir los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de la ciudad de Hernandarias, años 2017 y 2018.

Los objetivos específicos elaborados se mencionan a continuación:

Identificar cantidad de causas de exposición al tránsito terrestre se registraron en las Unidades Fiscales N° 1, 2, 3 y 4 de Hernandarias, en el año 2017.

Reconocer las denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.

Distinguir las denominaciones de los estados procesales de las causas de exposición al peligro del tránsito terrestre registrados en el departamento de estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.

Los estados procesales de las causas por exposición al peligro del tránsito terrestre del año 2017 y año 2018 (hasta el 3 de julio), son los siguientes:

Oficio dirigido a Instituciones Públicas: Implica cuando el Juez a cargo de una causa solicita información a Instituciones Públicas como Bancos, Colegios, para dictaminar.

Oficio es un medio de comunicación que realiza el Juez con Instituciones.

Resolución de audiencia preliminar: Hace referencia a la etapa intermedia entre la etapa investigativa y el juicio oral, en dicha audiencia el imputado comparece en el juzgado y es beneficiado con alguna salida procesal que habilite el Código Procesal Penal como ser: conciliación, suspensión condicional del procedimiento, procedimiento abreviado, sobreseimiento provisional, sobreseimiento definitivo, criterio de oportunidad

Acta de audiencia: Significa que el imputado se coloca a disposición del Juzgado o es aprehendido, dicha audiencia se procesa los datos personales del imputado y también donde se solicita alguna medida cautelar a favor del mismo, a fin de responder el proceso en libertad.

Dejar sin efecto restricción horaria: Hace referencia cuando la causa ha sido finiquitada y se levanta la medida resolutive de circular con prohibición en ciertas horas, la persona procesada.

Resolución de audiencia preliminar-Suspensión condicional del procedimiento: Referida a la salida procesal que se otorga en la Audiencia preliminar, donde el imputado admite los hechos atribuidos. Realiza el resarcimiento a la víctima, pero hace en forma mensual. El plazo se extiende hasta dos años según la Ley establece. Dicho control de cumplimiento realiza el Juzgado de Ejecución, que es el órgano encargado para su cumplimiento.

Resolución de rebeldía: Ocurre cuando la persona imputada que está prófugo y se dispone su captura.

Resolución de audiencia preliminar-Criterio de oportunidad: Corresponde a una salida procesal que se otorga en la audiencia preliminar, el imputado admite los hechos que se le atribuyen y realiza el pago para resarcir el daño causado a la víctima y sociedad.

Resolución sobre requerimiento fiscal: Implica que el Fiscal tiene tiempo según el Código Procesal Penal seis meses de investigación para recabar todo los elementos, pruebas, testigos de un hecho punible y presentar su requerimiento conclusivo ante el Juez Penal.

### **Recomendaciones**

Para la próxima investigación sería importante el análisis de los expedientes de causas por exposición al peligro del tránsito terrestre que obran en el Juzgado Penal de Garantías de la ciudad de Hernandarias.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la investigación*. Colombia: Editorial Pearson Educación.
- Diario ADN. (5 abril de 2018). *Procesan a menor por exposición al peligro*. Recuperado de <http://www.adndigital.com.py/procesan-menor-exposicion-al-peligro/>
- Dirección Nacional De Patrulla Caminera Departamento De Tecnología Y Sistemas Informáticos Área Estadística. Recuperado de <http://www.caminera.gov.py/app/webroot/archivos/53ESTAD%C3%8DSTICAS%20COMPARATIVO%20%2020152017.pdf>.
- Escobar Said, V.E. (2016). *Los delitos de peligro en el Derecho Penal Paraguayo*. Recuperado de [http://www.conacyt.gov.py/sites/default/files/Transferencia%20Victor%20Escobar\\_Vinculacion%202015.pdf](http://www.conacyt.gov.py/sites/default/files/Transferencia%20Victor%20Escobar_Vinculacion%202015.pdf).
- Hernández Sampieri, R; Fernández-Collado, C y Baptista Lucio, P. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw Hill.
- Ley N° 1.160/97.Código Penal Concordado. Recuperado de <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/py/py012es.pdf>.
- Ley N° 5016/2014 de Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado de <http://movilpy.com/category/leyes-y-reglamentos/ley-nro-50162014-de-transito-y-seguridad-vial>.
- Ley N° 5.016/14 Nacional de Tránsito Y Seguridad Vial, concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015. Recuperado de [http://www.antsv.gov.py/application/files/2515/2215/1014/LEY\\_DE\\_TRANSITO\\_-\\_DE\\_BOLSILLO.pdf](http://www.antsv.gov.py/application/files/2515/2215/1014/LEY_DE_TRANSITO_-_DE_BOLSILLO.pdf).
- Ley N° 5.016 .De las disposiciones transitorias y complementarias. Recuperado de <http://movilpy.com/ley-n-5016-de-las-disposiciones-transitorias-complementarias>
- Martínez, M., Giménez Caballero, E., Peralta, N., Martínez, N., Flores, L., Brítez, D. (2017). Accidentes de tránsito su impacto socioeconómico en la familia. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología - CONACYT Programa Paraguayo para el Desarrollo de la Ciencia y Tecnología – PROCIENCIA. Recuperado de

<http://desarrollo.org.py/admin/app/webroot/pdf/publications/22-03-2017-09-38-45-405514701.pdf>.

Méndez Zotelo, E.E. (2017). Los homicidios en accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, ¿pueden eventualmente caer bajo el ámbito de los delitos dolosos?. Universidad Autónoma de Encarnación – UNAE. Recuperado de <https://www.google.com.py/search?q=exposicion+al+peligro+del+transito+terrestre&ei=CcUAW7zoIIaowATAmK64Dg&start=40&sa=N&biw=1219&bih=618>.

Ministerio Público (2012). *Revista Jurídica. Investigación en ciencias jurídicas y sociales*. Centro De Entrenamiento Del Ministerio Público. Recuperado de <http://www.ministeriopublico.gov.py/userfiles/files/Revista%20Jur%C3%ADdica%20N%C2%BA%202.pdf>.

Ossorio, M. (2010). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Buenos Aires: Editorial Heliasta.

Sánchez Pardo, J.M. (1995). *Peculiaridades acerca del comportamiento humano en tráfico*. Recuperado de <http://www.copmadrid.org/webcopm/publicaciones/social/1995/vol2/arti3.htm>.

Suarez, N.F. (2011). *El artículo de manejar correctamente Artículo 216*. Recuperado de <http://www.abc.com.py/articulos/el-delito-de-manejar-incorrectamente-art-216-312593.html>.

Tamayo y Tamayo, M. (2003). *El proceso de la investigación científica*. México: Editorial Limusa.

## **APÉNDICES**

Apéndice A. Formulario de cantidad de denuncias de exposición al peligro al tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias, año 2017.

Apéndice B. Formulario de cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.

Apéndice C. Formulario de cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.

Apéndice D. Procesan a menor por exposición al peligro.

**Apéndice A.** Formulario de cantidad de denuncias de exposición al peligro al tránsito terrestre en las Unidades Fiscales de Hernandarias, año 2017.

| <b>Estados procesales</b> | <b>Frecuencia</b> |
|---------------------------|-------------------|
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
| <b>Total</b>              |                   |

**Apéndice B.** Formulario de Cantidad de caso de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, año 2017.

| <b>Estados procesales</b> | <b>Frecuencia</b> |
|---------------------------|-------------------|
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
| <b>Total</b>              |                   |

**Apéndice C.** Formulario de cantidad de casos de exposición al peligro del tránsito terrestre, del Departamento de Estadística del Juzgado Penal de Garantías de Hernandarias, hasta el 3 de julio del año 2018.

| <b>Estados procesales</b> | <b>Frecuencia</b> |
|---------------------------|-------------------|
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
|                           |                   |
| <b>Total</b>              |                   |

**Apéndice D- Procesan a menor por exposición al peligro**

El Diario ADN público en fecha 5 de abril de 2018 el siguiente caso

Hernandarias, Alto Paraná.- La fiscal Estela Mary Ramírez, de la Unidad Zonal de Hernandarias, formuló imputación contra el adolescente M. A.R. (16) por exposición al peligro en el tránsito terrestre. El menor está sindicado de haber protagonizado un accidente estando al mando de un automóvil Toyota, con matrícula ABZ 470, sin contar con el registro de conducir.

Según la investigación, el percance ocurrió el 27 de enero del presente año, a las 14:45 horas aproximadamente, en el centro de la ciudad de Hernandarias. El adolescente, al mando de su vehículo, retrocedió contra una camioneta Ford Ranger, de color gris, con chapa argentina AB635DX, propiedad de Lucas Zeeman.

Tras el percance, agentes policiales de la comisaría 5ª procedieron a la demora del menor, quien quedó a cargo de la Fiscalía, que luego dispuso su liberación. Sin embargo, ahora luego de reunir elementos de pruebas, la fiscal Estela Ramírez decidió su imputación. La representante del Ministerio Público solicitó medidas alternativas a la prisión para el encausado.

En ese sentido, requirió al Juzgado Penal de Adolescencia que prohíba al menor conducir vehículos y motocicleta por el plazo de 1 año, además de la prohibición de portar armas de fuego, consumir bebidas alcohólicas y concurrir a lugares nocturnos, de conformidad al artículo 245 del Código Procesal Penal (CPP).