



**UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA DE DERECHO**

Proyecto de Investigación
Jurídica, previo a la obtención
del título de Abogado de
los Tribunales y Juzgados de la
República del Ecuador.

TEMA:

**“VULNERABILIDAD DE LOS DERECHOS
CONSTITUCIONALES DE LOS CONDUCTORES POR LAS
CONTRAVENCIONES MUY GRAVES, TIPIFICADAS EN LA
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO
Y SEGURIDAD VIAL”.**

AUTORA:

MARJORIE ELISA ENCALADA ARECHUA

DIRECTOR:

DR. JOSÉ CEDEÑO HABLICH

QUEVEDO – LOS RÍOS – ECUADOR

2013



**UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA DE DERECHO**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA

TEMA:

“Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

Proyecto de Investigación Jurídica presentada al Honorable Consejo Directivo de la Facultad de Derecho como requisito previo a la obtención del título de:

Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador

APROBADO POR:

Presidente del Tribunal

Miembro del Tribunal

Miembro del Tribunal

QUEVEDO – LOS RÍOS – ECUADOR

2013

INFORME DEL DIRECTOR

En calidad de director del proyecto de Investigación Jurídica del tema: **“Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”**, realizado por la egresada señora Marjorie Elisa Encalada Arechúa, para optar por el título de Abogado de Los Tribunales y Juzgados de la República, Informo que el mismo ha concluido exitosamente de acuerdo al plan establecido en el correspondiente Reglamento, reúne los requisitos y méritos suficientes para su presentación y aprobación por parte del Consejo Directivo o a quien corresponda.

En la ciudad de Quevedo, a los 15 días del mes de julio del 2013

Dr. José Cedeño Hablich
C.C. 120150948-4

DEDICATORIA

El presente trabajo de Investigación Jurídica se lo dedico a mi familia:

Mis padres **Javier y Blanca**. Seres luchadores que fueron pilar fundamental en mi educación. A mi hijo **Andrés Javier**, ser especial que amo con toda mi alma; a mi esposo **Alfredo Rodríguez Campo**, quien con su comprensión y ánimo permitió luchar día a día en la etapa de estudios; a mis hermanos **Libia, Emil y Diana**, y a todos mis **sobrinos**. Quienes han sido el motivo de mi inspiración, los cuales me dieron fuerza, esperanza, y anhelo para lograr ésta meta tan añorada.

AUTORÍA

Yo, Marjorie Elisa Encalada Arechúa, portadora de la cédula de ciudadanía Nro. 1203077712, **DECLARO**, que el presente trabajo de Investigación Jurídica es mi propia autoría y responsabilidad.

Marjorie Encalada Arechúa
C.C. 1203077712

AUTORIZACIÓN DE LA AUTORÍA INTELECTUAL

Yo, Marjorie Elisa Encalada Arechúa, en calidad de autora del trabajo de investigación realizada sobre **“Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”**, por la presente autorizo a la **UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO**, hacer uso de todos los contenidos que me pertenecen o de parte de los que contienen esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación.

Los derechos que como autor me corresponden, con excepción de la presente autorización seguirán vigentes a mi favor, de conformidad con lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertenecientes de la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento, en concordancia con el Art. 144 de la Ley de Educación Superior.

Quevedo, a 19 de septiembre del 2013

Marjorie Encalada Arechúa

C.C. 1203077712

ÍNDICE

	Pág.
Carátula	i
Nómina del Tribunal de Sustentación	ii
Informe del Director	iii
Dedicatoria	iv
Autoría	v
Autorización	vi
Índice General	vii
Índice de Cuadros	xiii
Índice de Gráficos	xiv
Índice de Anexos y Fotos	xv
Resumen Ejecutivo	xvi

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1. El Problema	1
1.1.Introducción	2
1.2.Problematización	4
1.2.1. Formulación del Problema	7
1.2.2. Delimitación del Problema	8
1.2.3. Justificación	8
1.3. Objetivos	11

1.3.1. General	11
1.3.2. Específicos	11
1.4. Hipótesis	12
1.5. Variables	12
1.5.1. Variable Independiente	12
1.5.2. Variable Dependiente	12
1.6. Recursos	13
1.6.1. Recursos Humanos	13
1.6.2. Recursos Materiales	13
1.6.3. Presupuesto	13

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2. Marco Teórico	15
2.1. Antecedentes de la Investigación	16
2.1.1. Historia de la Constitución del Ecuador	16
2.1.2. Evolución de los Derechos y Garantías Constitucionales	16
2.1.3. Breve historia de la Ley de Tránsito del Ecuador	20
2.1.4. Evolución del Transporte	21
2.2. Fundamentación	23
2.2.1 La Constitución.- Conceptos	23
2.2.2. Derechos.- Conceptos	24
2.2.2.1. Derechos Fundamentales	25

2.2.2.2. Derechos de Protección	27
2.2.3. Garantías Constitucionales	27
2.2.3.1. El Debido Proceso	28
2.2.3.2. Garantía NON BIS IN IDEM	29
2.2.4. Principios.- Conceptos	32
2.2.4.1. Principio de Supremacía Constitucional	33
2.2.4.2. Principio de Acceso a la Justicia	34
2.2.4.3. Principio de Ponderación	34
2.2.4.4. Principio de Proporcionalidad	35
2.2.5. El Transporte	37
2.2.5.1. Transporte Público	37
2.2.5.2. Transporte Privado	37
2.2.5.3. Tránsito	37
2.2.5.4. Seguridad Vial	38
2.2.6. Elementos de la Circulación	38
2.2.6.1. El ser humano	39
2.2.6.2. El vehículo	39
2.2.6.3. La vía	41
2.2.7. Infracciones	41
2.2.7.1. Los Delitos	42
2.2.7.1.1. Delitos dolosos	43
2.2.7.1.2 Delitos culposos	43
2.2.7.2. La negligencia	44

2.2.7.3. La imprudencia	44
2.2.7.4. La impericia	45
2.2.7.5. La inobservancia de la Ley y el Reglamento	46
2.2.8. Legislación	47
2.2.8.1. Supremacía Constitucional	48
2.2.8. Garantía Básica al Debido Proceso	49
2.2.9. Análisis de algunos artículos importantes de la Ley OTTTSV	52
2.2.10. Ámbito del Tránsito y la Seguridad Vial.	53
2.2.10.1. Requisitos para conducir	53
2.2.10.2. Licencia para conducir	54
2.2.10.3. Puntaje de las licencias	56
2.2.11. Las Infracciones de Tránsito	57
2.2. 11.1. Delitos de Tránsito	58
2.2.12. Jurisprudencia de la Corte Nacional de Justicia	58
2.2.13. Contravenciones de Tránsito	59
2.2.13.1. Contravención muy grave	59
2.2.13.2. Juzgamiento de Contravenciones	62
2.2.14. Jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador	63
2.2.15. Flagrancia en el cometimiento de una Contravención Muy Grave ...	64
2.3. Derecho Comparado	65

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3. Metodología	69
3.1. Determinación de los métodos a utilizar.....	70
3.2. Diseño de la Investigación	70
3.3. Población y muestra	71
3.4. Técnicas e instrumentos de la Investigación	73
3.5. Validez y Confiabilidad de los Instrumentos	74
3.6. Técnicas del Procesamiento y Análisis de Datos	74

CAPITULO IV

4 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN.78

4.1. Análisis e Interpretación de Gráficos y Resultados	79
4.2. Comprobación de la Hipótesis	92
4.3. Reporte de la Investigación	93

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5. Conclusiones y Recomendaciones	98
5.1. Conclusiones	99
5.2. Recomendaciones	100

CAPITULO VI

LA PROPUESTA

6. Propuesta	103
6.1. Título I	103
6.2. Antecedentes	103
6.3. Justificación	107
6.4. Síntesis del Diagnóstico	108
6.5. Objetivos	110
6.5.1. General	110
6.5.2. Específicos	110
6.6. Descripción de la Propuesta	111
6.6.1. Desarrollo	111
6.7. Beneficios	115
6.8. Impacto Social	116
BIBLIOGRAFÍA	117
ANEXOS	120

INDICE DE CUADROS

	Pág.
1. Presupuesto	14
2. Encuesta a la ciudadanía	74
3. Encuesta a los abogados en libre ejercicio	75
4. Entrevista al Jefe Operativo de Tránsito	76
5. Entrevista al Supervisor de Educación Zona Quevedo	77
6. Tabulación de datos pregunta 1 a la ciudadanía	79
7. Tabulación de datos pregunta 2 a la ciudadanía	80
8. Tabulación de datos pregunta 3 a la ciudadanía	81
9. Tabulación de datos pregunta 4 a la ciudadanía	82
10. Tabulación de datos pregunta 5 a la ciudadanía	83
11. Tabulación de datos pregunta 6 a la ciudadanía	84
12. Tabulación de datos pregunta 7 a la ciudadanía	85
13. Tabulación de datos pregunta 8 a la ciudadanía	86
14. Tabulación de datos pregunta 1 a los abogados	87
15. Tabulación de datos pregunta 2 a los abogados	88
16. Tabulación de datos pregunta 3 a los abogados	89
17. Tabulación de datos pregunta 4 a los abogados	90
18. Tabulación de datos pregunta 5 a los abogados	91

INDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
1. Interpretación pregunta 1 a la ciudadanía	79
2. Interpretación pregunta 2 a la ciudadanía	80
3. Interpretación pregunta 3 a la ciudadanía	81
4. Interpretación pregunta 4 a la ciudadanía	82
5. Interpretación pregunta 5 a la ciudadanía	83
6. Interpretación pregunta 6 a la ciudadanía	84
7. Interpretación pregunta 7 a la ciudadanía	85
8. Interpretación pregunta 8 a la ciudadanía	86
9. Interpretación pregunta 1 a los abogados	87
10. Interpretación pregunta 2 a los abogados	88
11. Interpretación pregunta 3 a los abogados	89
12. Interpretación pregunta 4 a los abogados	90
13. Interpretación pregunta 5 a los abogados	91

INDICE DE ANEXOS Y FOTOS

	Pág.
1. Preguntas de encuestas a los ciudadanos	121
2. Preguntas de encuestas a los abogados en libre ejercicio	122
3. Preguntas de entrevista al Jefe Operativo de Tránsito de Quevedo.....	123
4. Preguntas de entrevista al Supervisor de Educación de Quevedo.	124
5. Recorte periodístico Ecuador Segundo país en muertes por accidente.....	125
6. Estadísticas de accidentes y contravenciones de tránsito en el cantón Quevedo Año 2012 (Jefatura de Control de Tránsito y Seguridad Vial)	126
7. Recorte periodístico Multas y Prisión ya rigen por exceder la velocidad	128
8. Portada de la Revista Buena Viaje	129
9. Fotografía contraviniendo la ley de Tránsito en paso peatonal	130
10. Fotografía realizando encuestas	131
11. Fotografías de entrevistas al Jefe de Control de Tránsito	132
12. Fotografías de entrevistas al Supervisor de Educación de Quevedo	133

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto de Investigación Jurídica **“Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”**, trata de reconocer que los conductores tanto profesionales o no profesionales realizan una actividad importante en el desarrollo del país, al ser considerados como un sector estratégico por lo que debería ser prioridad del Estado que la Ley que regula, organiza y controla el transporte terrestre y la Seguridad Vial, esté acorde con la Constitución de la República, en la que se reconozca los derechos de los ciudadanos y poner gran énfasis en la prevención de accidentes de tránsito dado el alto índice que existe en el país cuyas consecuencias son desastrosas. Existe un gran problema la realidad del país no existe una cultura de buen uso de las vías públicas, razón por la cual se cometen tantas contravenciones de tránsito, cuyas sanciones son drásticas y no ayudan a reducir la consecución de las mismas.

En el desarrollo del marco doctrinal se estudió a los tres factores, siendo el principal el ser humano, es por esta razón que sobre él debe haber mayor interés en hacer cambiar su actitud frente al comportamiento en las vías públicas en su calidad de peatón o conductor. Este trabajo comprende la revisión de las contravenciones muy graves de tránsito, las sanciones como son una prisión preventiva innecesaria, multa pecuniaria que atenta contra la situación económica y la baja de puntos de la licencia de conducir que al perder el total de los 30 puntos tiene que dejar de trabajar porque no lo puede hacer mientras no los restituya nuevamente; en el juzgamiento no se aplica el debido proceso porque la sentencia que dicta el juez de primera instancia es inapelable, siendo aquí donde se vulneran sus derechos porque la sanción establecida en la Ley es desproporcionada además se viola el derecho a recurrir el fallo.

EXECUTIVE SUMMARY

This draft Legal Research " Vulnerability of Constitutional Rights Violations by Drivers Very Serious , typified in the Land Transport Act , Traffic and Road Safety ", about recognizing that both professional drivers or professionals perform an activity important in the development of the country, to be considered as a strategic sector for what should be a priority of the state that the law governing, organizes and controls the land transport and road safety, is consistent with the Constitution of the Republic in the to recognize the rights of citizens and put great emphasis on the prevention of traffic accidents due to the high rate that exists in the country with disastrous consequences. There is a big problem the reality of the country there is a culture of good use of public roads, which is why so many are committing traffic violations, whose sanctions are drastic and help reduce achieving them.

In developing the doctrinal framework to the three factors studied, the main man, is for this reason that on he must have more interest in making change its attitude to behavior in public roads as a pedestrian or driver. This work includes the review of serious traffic violations, sanctions and are an unnecessary detention, monetary fine that threatens the economic situation and the low point of the driver's license to lose 30 points total has to stop working because he can not do while not restored again, in the judgment does not apply due process because the sentence handed down by the trial judge is final, and this is where their rights are violated because the penalty laid down in Law is also disproportionately violate the right to appeal the judgment.

CAPÍTULO I
EL PROBLEMA

1. EL PROBLEMA

1.1. Introducción

Dentro del ordenamiento jurídico que está experimentando actualmente la sociedad ecuatoriana por los Derechos, Garantías y Principios plasmados en la Constitución de República reformada en el año 2008 en la ciudad de Montecristi provincia de Manabí, se encuentran jurisdiccionalmente garantizados bajo el amparo de la tutela judicial efectiva, el debido proceso y el derecho a la defensa, los mismos que deben ser reconocidos y vinculantes a todas las personas, autoridades e instituciones públicas y privadas, los derechos que garantiza la Constitución por ser la norma suprema a la que se subordinan las demás leyes que rigen el Estado deben ser concordantes y no se puede instituir normas contraria a los preceptos constitucionales.

También se garantiza el derecho a transitar libremente por el territorio nacional, por lo que toda persona puede trasladarse de un lugar a otro haciendo uso de este derecho y todos los ecuatorianos y extranjeros que residen en nuestro país de alguna manera nos vemos involucrados en este trajinar diario. He aquí la importancia que tiene de conocer todo el contenido de la norma de circulación porque en el ámbito de tránsito y Seguridad Vial de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, abarca a peatones, pasajeros ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos y a la que estamos sujeto por cualquier suceso imprevisto que se presente en el uso de las vías destinadas al tránsito.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entró en vigencia desde agosto del año 2008, incluyendo muchos cambios en su contenido, se tipifican otros delitos de tránsito con penas más fuertes; constan sanciones a los peatones que infrinjan la ley; se establece el

sistema de reducción de puntos en las licencias de conducir; y, una clasificación de las contravenciones de tránsito como se evidencia: leves de primera clase, leves de segunda clase, leves de tercera clase, graves de primera clase, graves de segunda clase, graves de tercera clase, muy graves, con sanciones que van desde prisión, multa pecuniaria, pérdida de puntos en las licencias de conducir. Esta ley se fundamenta en el principio general del derecho a la vida, a la movilidad, por lo que considero que por parte del Estado debe haber más interés en hacer cumplir lo establecido en relación a que las personas deben ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, porque solo así se culturizará a los ciudadanos y se logrará reducir las desgracias en las vías y las sanciones a los contraventores.

El proyecto de Investigación Jurídica sobre la **“Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”**, se encuentra estructurado en capítulos de la siguiente manera:

En su primer capítulo compuesto por el marco contextual de la investigación, se ha identificado los problemas que tienen el pueblo ecuatoriano y por ende la sociedad quevedeña, en base a los cuales se han planteado el problema de investigación, el objetivo general y específicos; la hipótesis, las variables dependientes e independientes estableciendo una relación directa entre estos elementos metodológicos.

El segundo capítulo contiene el marco teórico de la investigación el cual reúne la fundamentación conceptual con doctrina, legal, jurisprudencia y teórica, con opiniones personales en los temas de interés que se ha apoyado el presente estudio.

El tercer capítulo comprende la metodología de la investigación que hace énfasis a los métodos utilizados en el inicio de la investigación, y al conjunto de técnicas e instrumentos que permitieron recabar la información y comprobar la hipótesis de los resultados obtenidos.

El cuarto capítulo consta el análisis e interpretación de resultados con la respectiva comprobación de la hipótesis.

El quinto capítulo son las conclusiones y recomendaciones basadas en los resultados obtenidos en la investigación

El sexto capítulo se planteó la propuesta a la investigación realizada que da una solución alternativa al problema, sus objetivos, quienes resultan beneficiarios.

Finalmente se incluye la bibliografía que respalda el presente estudio y los anexos inherentes al proyecto de investigación.

1.2. Problematización.

Nuestra Constitución establece en su artículo 394 la libertad del transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional; además el Estado será el encargado de regular esta actividad como es necesario normar el transporte terrestre se crea la ley y los organismos encargados de hacerla cumplir es por eso que en nuestro país en la actualidad se encuentra en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial Nro.398, de fecha 7 de agosto del año 2008, y su Reglamento de Aplicación; y en el mes de marzo del año 2011, se expide una Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial, en la que involucra a todos los ciudadanos en general sea en su condición de peatones o conductores, porque al cometer alguna infracción serán sancionados, también se establece el sistema de puntajes en las licencias de conducir, figura que se aplica en otros países.

Las autoridades legislativas en su afán de prevenir los accidentes de tránsito que son frecuentes y causa de muchas muertes, discapacidades, lesiones a las personas en el país, han establecido sanciones cada vez más drásticas buscando tal vez la solución al problema, sin realizar una verdadera investigación y encontrar cuales son las razones para que haya tantos accidentes y contravenciones de tránsito.

En lo referente a las contravenciones de tránsito la ley las ha clasificado en leves, graves, y muy graves, y a su vez de primera, segunda y tercera clase a las dos primeras se les impone dos sanciones y las muy graves tres sanciones como son multa pecuniaria, reducción de puntos de la licencia y prisión al infractor, sanciones que se encuentran tipificadas en los Arts. 145, 145.1, 145.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, resultando esta norma contraria a las garantías del derecho a la defensa de las personas (en este caso a los conductores) consagrados en nuestra Carta Magna, porque no pueden ser sancionados tres veces por la misma causa y materia, violándose de esa manera derechos constitucionales de protección establecidos en el literal i) del numeral 7 y numeral 6 del Art. 76 de la Constitución, al no existir la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción, la multa pecuniaria sin necesidad de que exista una reforma a la ley aumentará automáticamente cuando el sueldo básico unificado del trabajador se incremente; y aún más la prisión donde se está jugando con un derecho importante de los seres humanos como es la libertad y en la misma Constitución en el artículo 77, numeral 1 dice: la privación de la libertad se aplicará excepcionalmente

cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena.

Si analizamos desde el origen el proceso para el juzgamiento de las contravenciones, interviene en primer lugar un agente de tránsito que nadie garantiza confiabilidad en su proceder, ellos tienen conocimiento de las sanciones que se aplica al cometer una contravención surgiendo de esta manera el soborno a ciertos conductores que infringen la ley aduciendo que las multas son altas, quienes lógicamente van a coimir a los agentes de tránsito acrecentando de esa forma la corrupción que tan mal le hace al país, y los que proceden a ser citados son sancionados por el agente en primera instancia y si este no está de acuerdo con la sanción impugna la citación ante el juez de tránsito como en el caso de nuestra ciudad, aunque en el artículo 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que para el juzgamiento de las mismas se crearán juzgados de contravenciones de tránsito en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameritan que segura estoy el cantón Quevedo lo necesita porque en el juzgado de tránsito existe gran volumen de partes policiales por citaciones impugnados sin ser resueltos ni despachados por el exceso de trabajo y otras clases de procesos que se tramitan en ésta judicatura, por lo que no se realiza un verdadero análisis si se merecen las sanciones que se imponen de manera apresurada cuya sentencia además no tiene otra etapa de impugnación tal como consta en el inciso tercero del Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, cuando en nuestra Constitución establece en el literal m), numeral 7 del Art. 76. "Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos".

Lamentablemente hay que reconocer que nuestro pueblo carece de cultura, educación y capacitación sobre los conocimientos básicos de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuya culpa no se debe

atribuir a los conductores y peatones que estamos obligados a respetar la norma, cuando en nuestras calles no existen zonas de seguridad, cruce de peatones, una debida señalización. Con la propuesta de reformar la Ley para que en el juzgamiento de las contravenciones se imponga una sanción legal y recomendar se aplique la ley en cuanto a culturizar al pueblo sobre el respeto a las normas de tránsito dentro de la educación traerá buenos resultados tanto para la sociedad como para quienes son los encargados de aplicar las sanciones. La ley en su artículo 4 establece la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la preservación y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transportes terrestre, de conformidad con los programas de estudio elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación. Se debe implantar una materia de las normas elementales de tránsito, siendo un asunto primordial para crear conciencia en las personas del respeto a las leyes y a los derechos humanos desde su niñez que fácilmente no se les olvidará cuando sean adultos y se capacite o se realicen campañas educativas de seguridad vial a los conductores que ya tienen su credencial para conducir y a la ciudadanía en general.

1.2.1. Formulación del Problema.

Luego de realizar todo éste análisis sobre la problemática que existe en las sanciones que se imponen a los conductores que cometen contravenciones de tránsito, me permito hacer la siguiente formulación del problema. **¿ El juzgamiento de las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará vulnerando los derechos constitucionales?**

1.2.2. Delimitación del Problema.

El trabajo de investigación referente a la Vulnerabilidad de los Derechos Constitucionales de los Conductores por las Contravenciones Muy Graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se lo realizará en el cantón Quevedo, provincia de Los Ríos, tomando como referencia a profesionales de derecho, autoridades de control de tránsito, ciudadanía en general, choferes profesionales y no profesionales, autoridades de educación; correspondiente al período 2012.

1.2.3. Justificación.

El interés de trabajar en el problema de investigación planteado surge de la necesidad de obtener conocimientos profundos con actitud crítica y analítica de las normas legales que tienen que estar concordantes con la Constitución que garantiza los derechos de los ciudadanos y en el caso investigado a los conductores, que en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los Arts. 145, 145.1, 145.2, al imponer tres sanciones en el juzgamiento de las contravenciones se está vulnerando derechos constitucionalmente protegidos.

Es importante la investigación jurídica porque en la actualidad existe desconocimiento de los ciudadanos de sus verdaderos derechos y garantías establecidos en la Constitución, lo que influye en la falta de conciencia para respetar las normas que rigen el tránsito diario cuando se hace uso de vías del país, los legisladores no examinan todos los factores implícitos al crear una norma, y en la realidad pagan las consecuencias quienes por falta de una educación hacen mal uso de las leyes y se ven afectados; con esta

investigación lograré demostrar que hay derechos protegidos por la Constitución que es deber de las autoridades hacerlos cumplir y servirá de guía para los abogados, los estudiosos del derecho, los magistrados de las cortes que busquen la correcta aplicación de las normativas legales.

Es preocupante observar y escuchar la gran cantidad de accidentes de tránsito que se suscitan en las vías y calles de nuestro país, con resultados fatales, sufrimiento de las familias, daños materiales que afectan a toda la sociedad, por esta razón esta investigación se torna importante porque desde que se reformó la ley en cuanto a las contravenciones muy graves imponiendo tres sanciones donde se vulneran los derechos garantizados por la Constitución no han bajado los índices de accidentes de tránsito según las estadísticas que nos ofrecen los organismos correspondientes.

El presente trabajo me ayudará en lo personal y profesional en la carrera escogida al realizar una investigación con absoluta responsabilidad, capacidad siguiendo los parámetros establecidos en el Reglamento General de Graduación de Pregrado de nuestra Universidad Alma Mater que tiene como misión formar integralmente profesionales en las distintas áreas del conocimiento, también contribuir con la sociedad, los mismos que serán beneficiados y el sector del transporte del país como verdaderos usuarios de las vías públicas, a la ciencia jurídica en la aplicación correcta de nuestras leyes que tienen como finalidad conseguir la paz social.

En lo principal la presente investigación tiene por objeto demostrar que las normas que sancionan las contravenciones muy graves de tránsito están en clara oposición con los derechos de protección, las garantías básicas del debido proceso y legítima defensa establecidas en la Constitución de la República.

Por último la investigación es factible porque existe mi predisposición con el tiempo suficiente para hacerlo con mis conocimientos adquiridos en el proceso de aprendizaje, en base a fuentes bibliográficas, documentales, empíricas e institucionales, técnicos, materiales y financieros para ejecutar la investigación, y es posible cumplir con los objetivos planteados al problema y la propuesta de una alternativa que conduzca a eliminar la vulneración de los derechos de los conductores.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1.General

Fundamentar en Doctrina y en Derecho las Garantías Constitucionales de Protección de los conductores en el juzgamiento de las contravenciones muy graves, tipificada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.3.2.Específicos

1.- Esbozar la incongruencia jurídica en el juzgamiento de las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

.2.- Definir las causas y consecuencias que conllevan a los conductores de las vías a cometer contravenciones de tránsito.

3.- Demostrar si la norma que sanciona las contravenciones muy graves de tránsito están en contradicción con los Derechos Constitucionales de los conductores.

4.- Proponer el establecimiento de una sanción correctiva y una educativa en las contravenciones muy graves en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.4. Hipótesis

El juzgamiento de las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estará vulnerando los derechos constitucionales de los conductores.

1.5. Variables

1.5.1. Variable Independiente.

El juzgamiento de las contravenciones muy graves tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

1.5.2. Variable Dependiente.

Estará vulnerando los Derechos Constitucionales de los conductores.

1.6. Recursos

1.6.1. Recursos Humanos.

La autora, quien realiza la investigación

Personas encuestadas y entrevistadas

Profesionales en derechos

Autoridades

Jefe Operativo de Control de Transporte Terrestre de Quevedo

Supervisor de Educación

1.6.2. Recursos Materiales

- Libros
- Copias
- Lápices
- Lapiceros
- Borrador
- Impresión de ejemplares de tesis y anillados
- Cuaderno académico
- Empastados de Tesis

1.6.3. Presupuesto

El recurso económico que se ha invertido en la investigación de éste proyecto de investigación es de \$ 937,00, el mismo que fue financiado por el investigador del proyecto.

CUADRO 1

DETALLE	VALOR UNITARIO	SUB TOTAL
IMPRESIÓN DEL PROYECTO		
Impresión de ejemplares del proyecto	\$ 25.00	\$100.00
Copias	\$0.02	\$ 10.00
Anillados	\$ 3.00	\$ 9.00
Empastado del proyecto	\$ 7.00	\$ 35.00
CD	\$2.00	\$ 4.00
Cuaderno Académico	\$ 2.00	\$ 4.00
Libros	\$ 60.00	\$ 240.00
Material de papelería	\$ 10,00	\$ 40.00
EQUIPOS		
Cámara fotográfica	\$ 300.00	\$ 300.00
Grabadora	\$ 50.00	\$ 50,00
COSTO POR SERVICIO		
Alimentación	\$ 3.00	\$ 50.00
Digitación del Informe final	\$ 50.00	\$ 50.00
Transporte	\$ 2.00	\$ 25.00
Varios	\$ 20,00	\$ 20.00
TOTAL	1 Proyecto	\$ 937.00

CAPITULO II
2. MARCO TEORICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1. Historia de la Constitución del Ecuador

El tema de investigación encausa un análisis constitucional y otro basado en la ley por lo que es necesario hacer una remembranza sobre la historia de los primeros indicios para formar la República del Ecuador que una vez que el Distrito del Sur (Ecuador) se separó de la Gran Colombia, el 14 de agosto de 1830 se reúne en Riobamba una Asamblea Constituyente presidida por José Fernández Salvador, que días después proclaman la primera Constitución del Ecuador, en la cual nombran a Juan José Flores Presidente de la república y a José Joaquín de Olmedo vicepresidente, “dejaron a un lado el nombre histórico de Quito, y crearon por disposición constitucional el Estado del Ecuador”.¹

El Estado ecuatoriano reconoce veinte Constituciones hasta la actual.

2.1.2. Evolución de los Derechos y Garantías Constitucionales.

A decir de muchos autores y concordando con ellos puedo decir que los derechos nacen con la persona son tan antiguos como la humanidad, también se presume que a lo largo del tiempo y debido a circunstancias de orden filosófico y social, como las ideas religiosas y las plasmadas en el Código de Hammurabí, Confucio, Buda, Cristo, o los legados de Heráclito, Sócrates, Platón, Aristóteles que en definitiva tratan de igualar a desiguales, pobres y ricos, poderosos y sometidos, fuertes y débiles, vencidos y vencedores.

¹ JAVIER GUARACA DUCHI, Derecho Constitucional Ecuatoriano, Doctrina, Teoría y Práctica, Primera Edición, Impreso en Ecuador, Riobamba 2009. P 85.

En Estados Unidos al proclamar su independencia en 1776 se refuerzan temas referidos a la vida, la igualdad, la libertad, un mismo origen y un mismo destino; en Francia se proclamó los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789, “que defendía los derechos naturales del hombre, entre los que consideraba básicos la libertad individual, de pensamiento, de prensa y de religión”.²

Con la Declaración Universal de los Derechos Humanos en París el 10 de diciembre de 1948, aprobada por las Naciones Unidas inicia a nivel mundial el reconocimiento de los derechos humanos, donde se hacía “relación a los derechos relativos a la existencia de la persona, a su protección y seguridad, a la vida política, social y jurídica, y los derechos de contenido económico y social”.³ Desde ese entonces los Estados han adoptado una serie de Tratados y Convenios internacionales, por supuesto nuestro país ha ratificado en los últimos años la gran mayoría de tratados internacionales tales como: El Pacto Internacional de Los Derechos Civiles y Políticos de 1966 y su protocolo Facultativo; el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de 1966; La Convención Internacional sobre la eliminación de todas las formas de Discriminación Racial de 1965; la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la Mujer de 1979; la Convención contra la tortura y otros tratos o Penas Cruelles, Inhumanos o degradantes de 1984; la Convención sobre los Derechos del Niño de 1989; la Convención Americana sobre Derechos Humanos “Pacto de San José de Costa Rica” de 1969; el Protocolo de San Salvador de 1988; el Protocolo a la Convención Americana de Derechos Humanos relativo a la abolición de la Pena de muerte de 1990; la Convención Interamericana para prevenir y sancionar la Tortura de 1985; la Convención Interamericana sobre Desaparición Forzada de Personas de

² CESAR BRAVO IZQUIERDO, Tratado de Derecho Constitucional, Primera Edición, Tomo I, Volumen I, Cuenca Ecuador, 2011, pág. 336.

³ Obra citada en referencia 1.

1994; la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer “Convención de Belén do Para” de 1994; la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contras las personas con discapacidad de 1999; la Convención sobre la protección de todos los Trabajadores Migratorios y sus familiares de 1990; entre otros. ⁴

En el Ecuador desde su primera Constitución se plasmó en el Título VIII, en doce artículos los Derechos Civiles y garantías, entre las garantías más importantes de los ciudadanos se encontraban en los artículos 58 que decía: “...Ningún ciudadano puede ser distraído de sus jueces naturales, ni juzgado por comisión especial, ni por ley que no sea anterior al delito...” ⁵ y el artículo 59 “...Nadie puede ser preso, o arrestado sino por autoridad competente, a menos que sea sorprendido cometiendo un delito, en cuyo caso cualquiera puede conducirlo a la presencia del juez; en cuanto a la religión estaba determinada que era la católica, apostólica y romana, y se excluía cualquier otra; en el mismo sentido fueron enunciándose los derechos civiles, políticos en las demás constituciones siendo lo más destacado en la Constitución de 1929, dentro de las Garantías Fundamentales se le dio importancia al Hábeas Corpus, y se lo aplicaba cuando una persona era indebidamente detenido podía demandar ante la magistratura, quien podría dar la libertad o poner a la persona a disposición de juez competente, es de recalcar que en esta constitución estuvieron mejor detallados las garantías fundamentales. Lo destacable de la Constitución de 1945 fue la creación del Tribunal de Garantías Constitucionales, el mismo que duró hasta la constitución del año 1998.

Lo más notable a favor de los Derechos Humanos en general en nuestro país sin lugar a equivocarme están contemplados en las dos últimas

⁴ www.un.org/es/globalissues/humanrights/

⁵ www.efemerides.ec/1/mayo/1830.htm

constituciones de la república, la del año 1998, en su artículo 16 establece “El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos humanos que garantiza esta Constitución”⁶; y en su artículo 17 estipula “ El Estado garantizará a todos sus habitantes, sin discriminación alguna, el libre y eficaz ejercicio y el goce de los derechos humanos establecidos en esta Constitución y en las declaraciones, pactos, convenios y más instrumentos internacionales vigentes. Adoptará, mediante planes y programas permanentes y periódicos, medidas para el efectivo goce de estos derechos,”⁷ haciendo énfasis en su artículo 1 cuando manifiesta que “El Ecuador es un estado social de derecho.... “ por lo que se refleja que poco a poco se ha ido haciendo prevalecer los derechos fundamentales de las personas en todos sus campos, haciendo respetar y promoviendo los tratados y convenios internacionales y a través de las autoridades el Estado ecuatoriano está contribuyendo para que se respeten los derechos dentro del territorio nacional, en igualdad de condiciones para todos sus ciudadanos.

En la actual constitución empezando por su primer artículo en la forma de Estado y gobierno prescribe en el primer inciso “El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada...”, al mencionar que el Estado es constitucional de derechos y están basados en principios fundamentales para la aplicación de los derechos con una amplia normativa que en la anterior carta magna, se evidencia el interés del Estado de las autoridades públicas que los derechos y garantías constitucionales se respeten, protejan y promuevan a favor de los pueblos los que han ido progresando poco desde el inicio de la república; pero en la realidad no basta que estos derechos queden plasmados en nuestra constitución y

⁶ Constitución de la República del Ecuador del año 1998, art. 16

⁷ *Ibíd*em, artículo 17

demás leyes ecuatorianas, sino que se cristalicen y no sean una ilusión o se apliquen de acuerdo a conveniencias de los políticos y autoridades de turno sino que ya no exista vulnerabilidad de los derechos y se trate a todas las personas por igual, que todos tengan acceso a una justicia verdadera.

2.1.3. Breve historia de la Ley de Tránsito del Ecuador.

Desde la Constitución de 1929, dentro de las Garantías Fundamentales en el artículo 151 expresaba: La Constitución garantiza a los habitantes del Ecuador, principalmente los siguientes derechos: numeral 9; “ La libertad de permanecer en cualquier lugar, la de transitar por el territorio de la República, mudarse de domicilio ausentarse del Ecuador y volver a él, llevando o trayendo los bienes, con las excepciones y limitaciones determinadas en la Ley”⁸. Pero el derecho a transitar es muy antiguo por lo que se hacía necesario regular el libre tránsito en nuestro país y es así que en el año de 1963, cuando el Ecuador era administrado por la Junta Militar, emitieron un decreto la primera Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, dado el Palacio Nacional el 18 de octubre de 1963; se crearon los juzgados de tránsito, también la Junta General de Tránsito como entidad adscrita al Ministerio de Gobierno y Policía, la Dirección General de Tránsito y las Comisiones Provinciales de Transito. Antes de crear la primera ley de Tránsito los accidentes se juzgaban al tenor de lo estipulado en el artículo 421 del Código Penal, que contenía todos los tipos de las especies de culpa esto es negligencia, imprudencia, impericia, e inobservancia de los reglamentos u ordenanzas y el juzgamiento por los jueces comunes aplicando el Código de Procedimiento Penal.

Posteriormente con fecha 7 de agosto del año 2008 se publicó en el Registro oficial una reforma a la ley, que había estado vigente casi 12 años dándole el carácter de orgánica con mayor jerarquía ante las leyes ordinarias

⁸ www.cortenacional.gob.ec/wwwcn//constituciones

llamándose Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento de Aplicación donde lo nuevo se establece el sistema de puntajes en las licencias de conducir y en particular la clasificación de las contravenciones de tránsito, donde también se sanciona a los peatones causantes de contravenciones o accidentes de tránsito, con lo que se pretende castigar con más rigor a los infractores; a los dos años y más se realiza una nueva reforma a esta ley y es así que en el mes de marzo del año 2011, se expide una Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la misma que está vigente, endureciendo más las contravenciones de tránsito.

2.1.4. Evolución del Transporte.

Cuenta la historia que el hambre obligó a los hombres a moverse de un lugar a otro pasando de ser nómadas a sedentario, por lo que se hizo necesario transportar en algo sus alimentos, utilizando en primer lugar a los animales para llevar las cargas sobre los senderos, luego fueron abriendo las carreteras que al principio eran sustentadas con ramas y troncos de madera y estratos de mimbre; se dice que hacia el año 1100 antes de Jesucristo se remonta el primer documento que atestigua la construcción organizada de una carretera que sirvió para unir diversas poblaciones.

La transportación por tierra tiene sus orígenes en el carruaje de tres ruedas movido a vapor, el que empezó a utilizarse a fines del siglo XIX, como precursores se los puede citar a Leonardo de Vinci, que dibujó un vehículo automóvil movido mecánicamente por contrapesos en los años 1487 - 1490; a Newton que propuso la construcción de un vehículo propulsado por un chorro de vapor dirigido hacia atrás, en el año de 1680. El primer ferrocarril de Estados Unidos fue establecido en 1827. A partir del año 1850 este modo de transporte comenzó su expansión en América Latina, cuya red ferroviaria

era financiada por capital francés, inglés o estadounidense, sirviendo para el transporte de mercancías y pasajeros.⁹

La transportación por agua se inició con los viajes de explotación de los siglos XV y XVI con los navegantes Colón, Vasco de Gama y Magallanes, para abrir el comercio a las grandes rutas marítimas con la creación de una serie de compañías debido a los descubrimientos y colonizaciones de nuevos países, utilizando buques de vela que alcanzaron su perfección a mediados del siglo XIX. Las guerras mundiales dieron origen a la construcción de trasatlánticos de grandes tonelajes, como en 1914 el Bismarck de 56.000 Tm., el Bremen en 1929 de 50.000 Tm, en 1939 por los ingleses los Queen Mary y Elizabeth, para alojar a 810 pasajeros de primera clase; así como para transportar soldados entre los Estados Unidos y Europa.¹⁰

La transportación por aire, se aduce que este transporte se inicia con el dirigible rígido para el servicio regular de pasajeros, inventado por el Conde Ferdinand Von Zeppelin, principalmente se construyeron dirigibles de tipo flexible en Francia y Alemania, pero eran muy vulnerables a las circunstancias atmosféricas, sin resultar adecuado para el transporte, por lo que el tipo Zeppelin fue el que impulsó con armazón rígido de aluminio, llevando en su interior una serie de globos que contenían hidrógeno y actuaban de sustentadores. En el desarrollo del transporte aéreo se marcan varios hitos importantes como el primer vuelo nocturno Paris – Londres en junio de 1922, con el primer balizaje luminoso de una ruta aérea mediante faros de cincuenta millas de alcance, situados sobre los 48 aeródromos del trayecto Chicago – Cheyenne. El apogeo y la contienda aérea que se produce entre Estados Unidos y Alemania.¹¹

⁹ CADENA CRESPO MARCO MARCELO, Las Infracciones o Delitos de Tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al Asesinato, Ecuador 1998, pág. 28.

¹⁰ *Ibidem* pág. 32.

¹¹ *Ibidem* pág. 35

2.2. Fundamentación:

2.2.1. La Constitución.- Conceptos.

César Bravo Izquierdo, expresa el siguiente concepto.- “La Constitución es la ley suprema que contiene a un conjunto de normas jurídico-políticas que rigen y regulan la administración de un Estado, en la cual se establecen el carácter y la concepción del gobierno, las competencias de los poderes del Estado, los derechos, obligaciones y garantías que tienen las personas”.¹²

Para Javier Guaraca Duchi, “La Constitución es el conjunto de leyes constitucionales, principios, y normas jurídicas escritas que se impone un pueblo a través de sus representantes (políticos), para la efectiva cumplimentación de su texto por parte de las personas que dirigen los destinos del Estado”.¹³

Significado del diccionario Jurídico. “La Constitución es la ley máxima y superior de un Estado soberano. Impera sobre otras disposiciones. Es la norma fundamental, que sustenta toda la actividad legal y la competencia del Estado”.¹⁴

Todos estos conceptos prácticamente describen a la Constitución de un Estado, porque en todas las constituciones se establece un conjunto de normas que son indispensables para organizar, la convivencia de un pueblo en un territorio, los poderes y la administración pública determinando la competencia de cada uno, y los derechos, deberes, obligaciones, de los ciudadanos. Nuestra carta magna en primer lugar nace del pueblo

¹² Obra citada en referencia 2.

¹³ Obra citada en referencia 1.

¹⁴ RAÚL CHANAMÉ ORBE, Diccionario Jurídico Términos y Conceptos, ARA Editores E.I.R.L., Sexta Edición, Perú 2009, pág. 168.

soberano, y su parte dogmática está consagrada a los derechos y principios para la aplicación de los mismos, las garantías constitucionales de todos los ciudadanos y la obligación de las autoridades de hacer cumplir y respetar esos derechos.

2.2.2. Derecho.- Conceptos.

Javier Guaraca Duchi, expone: “El Derecho es el conjunto de disposiciones obligatorias y preceptos jurídicos escritos, que permiten el desarrollo del hombre dentro de una sociedad civilizada”.¹⁵

Ramiro Avila Santamaría expone: “El Derecho, cualquier derecho, es un conjunto de normas que tiene como objetivo regular las relaciones entre sujetos y ser un mecanismo para ejercer control social sobre un grupo humano”.¹⁶

Una forma de análisis de Jorge Zavala Egas. “Se expresan en el ámbito jurídico por las normas – principios de rango constitucional, sin embargo pueden ser regulados por el legislador y solo a través de leyes orgánicas, siempre que respeten su naturaleza esencial o su contenido”.¹⁷

El concepto de Derecho es sin lugar a dudas el conjunto de normas que regulan el buen desenvolvimiento de la sociedad dentro de un Estado, vinculando al legislativo y a las autoridades.

¹⁵ Obra citada en referencia 1.

¹⁶ Ramiro Ávila Santamaría, *Neoconstitucionalismo y Sociedad*, Serie de Justicia y Derechos Humanos, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Quito – Ecuador 2008, pág. 18.

¹⁷ JORGE ZAVALA EGAS, *Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica*, Editorial Edilex S.A., Guayaquil, año 2010, pág. 47

2.2.2.1. Derechos Fundamentales

Son el conjunto de atributos que la ley reconoce a todo ser humano. Son todos los derechos inherentes al hombre, anteriores y superiores al Estado; es decir estos derechos nacen con el ser siendo tan importantes se encuentran establecidos en la Constitución.

“Como normas objetivas que expresan un contenido axiológico de validez universal y que establecen un correlativo sistema de valores. Aquello que los distingue del resto de los derechos, es su especial fuerza y resistencia ante las decisiones estatales”.¹⁸

Podemos concluir con lo que manifiesta el Dr. Colón Bustamante Fuentes: “Los Derechos Fundamentales son derechos constitucionales universales como su protección constitucional, que ubican fuera del alcance de la política ordinaria”.¹⁹

Derecho a la Vida.- Es un derecho sustancial del ser humano, porque al nacer sin ninguna prohibición se le está garantizando el derecho a vivir, a su integridad, a su desarrollo y al establecer en la Constitución la prohibición del maltrato, no hay pena de muerte, prevalece este derecho y más bien es tutelado.

Derecho a la Libertad.- Después del derecho a la vida es otro derecho natural muy importante que nace con la persona, jurídicamente protegido por el Estado, pero con restricciones en caso de infringir las normas que regulan el accionar del pueblo.

¹⁸ Obra citada en referencia 13

¹⁹ COLON BUSTAMANTE FUENTES, Nueva Justicia Constitucional, Neoconstitucionalismo Derecho y Garantías Teoría y Práctica, Tomo I, Editorial Jurídica del Ecuador, Primera Edición 2011, pág. 33.

Derecho a la Libertad de Transitar.- La libertad de tránsito protege el derecho a circular libremente en vehículos de transporte público o privado, por las rutas o zonas establecidas para tal efecto, conforme con las limitaciones previstas en la legislación sobre la materia.

Derecho a la Educación.- El derecho a la Educación se encuentra determinado por el derecho al acceso a una educación adecuada, la libertad de enseñanza, la libre elección del centro docente, el respeto a la libertad de conciencia de los estudiantes, y el respeto a su identidad, un buen trato psicológico y físico, la libertad de cátedra, así como la libertad de creación de centros y universidades.

En la actual constitución establece la gratuidad de la Educación primordial para que todos tengan acceso a ese derecho, y por parte del gobierno se está realizando una evaluación a nivel nacional en todo lo concerniente a la enseñanza, desarrollo intelectual de los educadores, de los estudiantes, las infraestructuras de los centros educativos, primarios, secundarios, universidades, para lograr un buen profesionalismo de los ciudadanos lo que debe ir apegado con la cultura que mucho le hace falta a nuestro pueblo.

2.2.2.2. Derechos de Protección

Los derechos de protección son todos los derechos que amparan a las personas y que les faculta el Estado para ser exigidos a las autoridades públicas o privadas, a los juzgadores para que se los reconozca, también se encuentran instituidos en la Constitución de la República en el capítulo VIII, para que en caso de ser vulnerados mediante las acciones legales puedan ser restituidos.

Dentro de los derechos de protección establecidos en la Constitución me referiré al derecho de la defensa.

Derecho a la Defensa.- El derecho a la defensa hoy en día se le reconoce al imputado en el proceso penal, siendo reconocido en la mayoría de los ordenamientos jurídicos, declaraciones y convenios sobre derechos y libertades humanas, toda persona debe ser tratada con igualdad ante la ley y asumir su defensa en procesos sin negación de justicia.

“Cuando esa situación es alterada el propio Derecho otorga al titular el derecho de acción que le permite reaccionar, poniendo en marcha un procedimiento, administrativo o judicial, cuya finalidad es la restitución de su situación alterada”.²⁰

2.2.3. Garantías Constitucionales.

“Las garantías constitucionales son las acciones destinadas a exigir el cumplimiento de pretensiones de carácter constitucional. Ellas deben estar basadas en las normas o los principios que contiene nuestra constitución”.²¹

²⁰ Obra citada en referencia 13

²¹ Obra citada en referencia 10

Colón Bustamante Fuentes dice: “Las garantías constitucionales son efectivas para el ejercicio y defensa de los derechos constitucionales; sirven para prevenir, cesar o corregir la vulneración de un derecho reconocido y protegido por la Constitución”.²²

Hay que diferenciar entre derecho y garantía de acuerdo a los conceptos expresados, las garantías son formas de tutelar los derechos, por eso siempre van de la mano, y sirven para que los ciudadanos soliciten al Estado el reconocimiento y cumplimiento de los derechos que se encuentran declarados en la Constitución.

2.2.3.1.- El Debido Proceso.

El debido proceso es un derecho que se garantiza a todas las personas naturales o jurídicas que se encuentran en un proceso legal, que desde el principio de una contienda se le brinde todas las garantías de un procedimiento justo, que no haya quebrantamiento de algún derecho atribuido al ciudadano.

Para Orlando Alfonso Rodríguez, “El Debido Proceso es el conjunto de principios y garantías, de contenido filosófico y político, de carácter irrenunciable, aplicable a toda actuación estatal que dirime un conflicto de intereses; protege la sociedad en general como del procesado en particular, en aplicación de tratados y convenios internacionales, la Constitución Política y la ley sin que allí se agoten, entre otras razones porque la dinámica social, impone otras necesidades, recogidas y desarrolladas por la jurisprudencia y la doctrina e incorporados al derecho positivo”.²³

²² Obra citada en referencia 15.

²³ ORLANDO ALFONSO RODRIGUEZ, La Presunción de Inocencia, Principios Universales, Editorial Ediciones Jurídicas Gustavo Ibáñez LTDA., Colombia 2010 – 2011, pág. 207

Este derecho es un reconocimiento más importante que el Estado puede dar a todo ciudadano en litigio, respetando los principios de inocencia, el derecho a la defensa, a una justicia sin dilaciones y oportuna, es por eso que casi en todas las Constituciones del mundo consta en su ordenamiento jurídico.

2.2.3.2. Garantía Constitucional del NON BIS IN IDEM.-

Doctrinariamente puede entenderse que “el non bis in idem es un principio general del Derecho que basados en los principios de proporcionalidad y respeto a la cosa juzgada, prohíbe la aplicación de dos o más sanciones o el desarrollo de dos o más procesos o procedimientos, sea en uno o más ordenes jurídicos sancionadores, cuando se de una identidad de sujetos, hechos y fundamento”.²⁴

Jorge Zavala Egas, expresa: “Prescribe nuestra Constitución la garantía de la prohibición de doble castigo por lo mismo y si así lo adoptamos es una norma de carácter sustantivo, no procesal o formal, dado que se refiere a las sanciones que puedan imponerse y no a los procedimientos que pueden instaurarse... En otras palabras, se prohíbe sancionar los mismos hechos con sanción administrativa y con pena”.²⁵

EI NON BIS IN IDEM.- No dos veces lo mismo, En nuestra Constitución establece una garantía muy importante dentro del derecho a la defensa de las personas que ...Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia... por lo que es prohibido imponer dos o más sanciones contra la misma persona, por el mismo hecho, y la misma causa que se

²⁴ www. Monografias.com DR. Eduardo Franco Loor,

²⁵ JORGE ZAVALA EGAS, Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Editorial Edilex S.A., Guayaquil, año 2010, pág. 340

persigue, entendiéndose que no se puede duplicar peor triplicar una sanción que recae al mismo sujeto. El mismo Zavala Egas, manifiesta: “La reiteración de un juzgamiento es contrario a la seguridad jurídica de los habitantes del país, por lo que su establecimiento no sólo se limita al campo penal sino que, a través de la norma constitucional, se extiende a toda clase de procesos, cualquiera que sea la materia que ellos esté contenida”²⁶

Es necesario detallar unos conceptos sobre el contenido de esta garantía constitucional.

Causa.- “Expediente o proceso que se forma para averiguar un hecho y establecer la resolución que corresponda. Conjunto de autos o actuaciones seguidas ante un tribunal”.²⁷

La causa puede ser un expediente de los que se inician en el juzgamiento de las impugnaciones de citaciones o cuando son por flagrancia, son las actuaciones judiciales frente a un hecho investigado.

Proceso.- “El proceso es una relación jurídica, pues de él se originan derechos y obligaciones, cargas y facultades distintas de las que pueden surgir de las relaciones sustanciales que en él se ventilan”.²⁸

En un proceso interviene sujetos procesales, el juzgador y tantas y cuantas personas implique el desenlace de un hecho jurídicamente investigado.

Materia.- “Objeto, contenido. Asunto, actividad, negocio. Causa motivo.

²⁶ Obra citada referencia 21

²⁷ GUILLERMO CABANELLAS, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Eliasta, Argentina 2003.

²⁸ PAUL CARVAJAL FLOR, Manual Práctico de Derecho Penal, Librería Jurídica Astrea, Ambato 2008, pág. 50 – 51..

Jurídicamente, la materia es regulada por cuanto constituye las cosas o los bienes, muebles o inmuebles; por oposición frente a las relaciones abstractas de los derechos, las obligaciones y las acciones”.²⁹

La materia se refiere a un asunto más claro en el tema que se estudia que unido a la causa que se investiga sobre un hecho determinado.

Prisión Preventiva.- (Paúl Carvajal Flor).- “La prisión preventiva es diferente a la orden de detención no solo por el momento procesal en que se dicta, ya que la orden de detención es preprocesal, es decir procede en la fase de indagación previa; mientras que la orden de prisión procede cuando ya existe un proceso penal”.³⁰

Según este autor en su obra hace mención los principios que deben tomarse en consideración para dictarse la orden de prisión preventiva.

- 1.- “El principio de necesidad;
- 2.- El principio de proporcionalidad;
- 3.- El principio restrictivo;
- 4.- El principio pro homine;
- 5.- El principio de revocabilidad;
- 6.- El principio de provisionalidad;
- 7.- El principio de que la medida no puede exceder de la pena;
- 8.- El principio de excepcionalidad;
- 9.- Judicialidad;
- 10.- Dignidad humana;
- 11.- Discrecionalidad; y,
- 12.- Lesividad”.³¹

²⁹ Obra citada en referencia 23.

³⁰ PAUL CARVAJAL FLOR, Manual Práctico de Derecho Penal, Librería Jurídica AStrea, Ambato 2008. Pág. 318.

³¹ Ibídem pág 320.

Los juzgadores que constantemente dictan estas medidas personales a los implicados en algún hecho jurídicamente investigado han de tener en cuenta estos principios porque en la actualidad la prisión preventiva se debe dictar excepcionalmente y en las sanciones que se aplican en las contravenciones muy graves juzgan hasta con 30 días de prisión, sin considerar ninguno de estos principios.

2.2.4. Principios.- Conceptos

Para Colón Bustamante “Los principios constitucionales son instituciones jurídicas de los cuales se extraen las reglas y son vinculantes para los poderes públicos; por ello, son importantes, en la interpretación constitucional, en razón de que están materializados en las constituciones modernas que incluyen una serie de principios básicos para fundamentar la interpretación e interrelación adecuada entre valores y reglas constitucionales”.³²

“Las constituciones en su parte dogmática, pueden tener principios de aplicación y principios sustantivos. Los principios de aplicación son de carácter general y tienen que leerse en conjunto para todos y cada uno de los derechos”.³³

En las dos últimas constituciones del Ecuador se recopilan algunos principios constitucionales, los mismos que son vinculantes a todas las autoridades administrativas y de directa aplicación a favor de los titulares de los derechos, son muy importantes para poder interpretar y determinar el

³² COLON BUSTAMANTE FUENTES, Nueva Justicia Constitucional, Neoconstitucionalismo Derecho y Garantías Teoría y Práctica, Tomo I, Editorial Jurídica del Ecuador, Primera Edición 2011, pág. 79.

³³ RAMIRO AVILA SANTAMARIA, Los principios de aplicación de los derechos, Constitución 2008 en el contexto andino. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Quito – Ecuador 2008, pág. 42.

valor que le corresponde a cada derecho, poder identificar las normas contradictorias y los vacíos jurídicos.

El tema de investigación jurídica tendrá una base fundamental en la doctrina y en los principios que ayudan a interpretar las reglas constitucionales de cumplimiento inmediato a favor de los necesitados.

2.2.4.1. Principio de Supremacía Constitucional

Este principio establece el estatus que tiene la Constitución de un país, señalando categóricamente que todas las demás leyes que rigen el convivir de las personas están subordinadas a ella y que las leyes que se crean con normas contrarias no tienen valor jurídico, es decir que todas deben guardar relación con los preceptos constitucionales.

Conceptos de autores sobre la Supremacía Constitucional.

César Bravo Izquierdo, dice: “La Supremacía Constitucional se constituye en la fuente de todo sustento legal, lo cual determina el contenido y proceso de creación de todas las normas que de ella dependen, como también de los órganos del Estado, y determinando la competencia, esto es, que las decisiones y funciones fundamentales del Estado van a estar precisamente en la ley fundamental”.³⁴

Colon Bustamante expresa: “La Constitución es la base sobre la cual se levanta la totalidad del sistema jurídico de un Estado y ella establece las condiciones de validez de todas las demás normas, y cuando se genera contradicción o violación de la Constitución, la supremacía constitucional se

³⁴ Obra citada en referencia 2.

hace efectiva a través del control de constitucionalidad, que es sistema de protección jurídica a la Constitución”.³⁵

2.2.4.2.- Principio de Acceso a la Justicia.-

En nuestra Constitución en la aplicación de los derechos dice que todas las personas somos iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades, por lo tanto los operadores de justicia deben de cumplir con este principio constitucional garantizando a las personas y colectividades el acceso a la justicia, que últimamente se están generando varios cambios para efectivizar de manera general este principio.

“El acceso a la justicia administrativa pondría al Estado, el ente más poderoso, en igualdad de condiciones frente a las personas y colocaría a sus agentes y relaciones administrativas de imperio o de regulación entre particulares bajo valores de mayor relevancia social que el frío principio de legalidad”.³⁶

2.2.4.3.- Principio de Ponderación.-

Es uno de los principios más importantes para la aplicación de la norma constitucional, se lo emplea cuando están en conflicto derechos fundamentales donde según los expertos se debe medir el peso de cada uno, para determinar cual tiene la solución al caso concreto, que ayude a la decisión judicial, debiendo primar el derecho general sobre el particular.

³⁵ Obra citada en referencia 15.

³⁶ LUIS FERNANDO AVILA LINZÁN, Neoconstitucionalismo y Sociedad, El acceso a la justicia y la emancipación social de las personas excluidas, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Quito – Ecuador 2008, pág. 184.

Cabe mencionar un adagio común que dice: ...el derecho de uno termina cuando empieza el de otro...

Jorge Zavala Egas, en la Aplicación de los principio de ponderación se refiere: “El método de ponderación consiste en determinar el peso o trascendencia de cada uno de los principios en el caso concreto que se juzga tratando de buscar una solución de armonía o equivalencia, es decir, una salida que viabilice la optimización de la realización de los principios en ese caso”.³⁷

“La ponderación representa el mecanismo para resolver esta incompatibilidad entre normas prima facie. La ponderación no ofrece ni garantiza una articulación sistemática de todos los principios jurídicos que, en consideración de su jerarquía, resuelva de antemano todas las posibles colisiones entre ellos de todas las posibles incompatibilidades entre las normas prima facie que fundamentan”.³⁸

2.2.4.4.- Principio de Proporcionalidad.-

A continuación se anotan algunas expresiones referentes a este principio tan importante para analizar el problema de la investigación y la propuesta planteada al mismo.

“El daño que se produce por la imposición de una pena no puede ser mayor al daño producido por la infracción”.³⁹

³⁷ Obra citada en referencia 13.

³⁸ CARLOS BERNAL PULIDO, El Principio de Proporcionalidad y la interpretación Constitucional, La Racionalidad de la Ponderación, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Miguel Carbonell editor, Quito 2008, pág. 53.

³⁹ Obra citada en referencia 12.

“El principio de proporcionalidad constituye hoy en día quizá el más conocido y el más recurrente “límite de los límites” a los derechos fundamentales y en esa medida supone una barrera frente a intromisiones indebidas en el ámbito de los propios derechos”.⁴⁰

“El Principio de proporcionalidad o razonabilidad, como se sabe, es una de las herramientas metodológicas más importantes del constitucionalismo de nuestro tiempo; permite superar la aplicación de métodos tradicionales, literalistas y estrechos en la interpretación de la ley fundamental, apoyando la solidez de las conclusiones jurisdiccionales y al menos idealmente también la argumentación de otros operadores jurídicos: legislador, Administración Pública y postulantes”.⁴¹

En los procesos que tienen implícito una pena o sanción juega un papel importante este principio ya que la Constitución establece la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones, y se reconoce el derecho a la legítima defensa de los acusados, porque de acuerdo a la gravedad de la infracción y al bien jurídico protegido que se haya violentado deberá ser la sanción. En el análisis al tema de investigación una contravención muy grave no causa mayor daño por ser de carácter sustantivo y al contraventor al momento de ser juzgado se le impone tres sanciones convirtiéndose en desproporcionada esa disposición en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, que no guarda concordancia con el principio de proporcionalidad establecido en la Constitución.

⁴⁰ MIGUEL CARBONELL, El Principio de proporcionalidad y la Interpretación Constitucional, Introducción, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Miguel Carbonell editor, Quito 2008, pág. 9.

⁴¹ RUBEN SÁNCHEZ GIL, Derecho Procesal Constitucional Americano y Europeo, Tomo I, Víctor Bazán (Coordinador), Recepción Jurisprudencial del Principio de Proporcionalidad en México, Argentina 2010, pág. 261.

TEMAS IMPORTANTES DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

2.2.5. El Transporte.

El Transporte es la actividad económica que sirve para trasladar viajeros y mercancías entre dos o más lugares. Ya sea por tierra (terrestre), por mar (marítimo), por aire (aéreo), por tuberías (oleoductos – mercancías).

El transporte es un elemento fundamental de la producción y el desarrollo económico de un país, generando empleo a muchas personas y es considerado como un medio de comunicación desde la antigüedad, facilita el comercio, el intercambio de productos y sirve para que los pueblos estén comunicados entre sí.

2.2.5.1. Transporte Público.- El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

2.2.5.2. Transporte Privado.- Es el término que comúnmente se utiliza para referirse a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el público en general. El transporte privado no está sujeto a rutas, no depende de horarios, la velocidad es selección del viajero.

2.2.5.3. Tránsito.- “Es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de partículas (líquidos, gases o sólidos) y el de peatones”.⁴²

⁴² www.es.wikipedia.org.

Otro significado Tránsito.- “Paso o traslado a través de vías o lugares públicos. Especialmente, circulación por calles y caminos”.⁴³

El tránsito se mide por el parque automotor que se desarrolla en un área, población o territorio y por el número de habitantes, porque puede ser de vehículos y personas.

2.2.5.4. Seguridad Vial.- “La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial”.

44

En cuanto a este tema de seguridad vial falta mucho todavía para que se cumpla porque al hablar de seguridad están involucradas las autoridades estatales, policiales cuando se trate de peatones y también la empresa privada que deben brindar a los usuarios de las vías y del transporte todas sus garantías al momento de trasladarse de un lugar a otro.

2.2.6. Elementos de la Circulación

Al tratar de un tema en el que está implícito el tránsito tanto de vehículos como de personas, es muy importante hacer un análisis de los tres elementos de la circulación como son: el ser humano, el vehículo y la vía.

⁴³ CABANELLAS Guillermo, Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Eliasta, tomo VIII, pág. 170.

⁴⁴ Es.wikipedia.org.

2.2.6.1.- El ser humano.-

La persona es quien conduce el vehículo a motor o tracción, quien se dará cuenta de su buen estado o está pendiente de alguna falla, si se presenta algún defecto, es quien podrá maniobrar a tiempo el vehículo para evitar cualquier percance, es el que hace uso de la vía en calidad de peatón, por lo que debe saber cuál es su comportamiento en una vía pública, saber que tiene que obedecer normas de circulación. Todo lo anotado se lo puede conseguir con una verdadera educación vial por eso lo recomiendan muchos autores dictar una materia de tránsito en los centros educativos en todos sus niveles de estudio y como se incrementó en nuestro país que las Universidades pueden formar choferes profesional debería ser una especialidad para que las personas que lleguen a tener un título de chofer profesional lo asuman con mucha responsabilidad y solo así se evitará tantas desgracias personales en los accidentes de tránsito.

Carlos Alberto Olano Valderrama, en cuanto a este tema dice: “Sin duda alguna, el factor humano es el que juega papel principal en la génesis de los accidentes de circulación. Por consiguiente, la prevención debe influir ante todo sobre este factor”.⁴⁵

2.2.6.2.- El vehículo.-

Se convierte en la máquina que se utiliza para el traslado de las personas o de cosas de un lugar a otro, para otros en su herramienta de trabajo, la misma que debe estar en perfecto estado mecánico, responsabilidad de quien lo conduce, el Estado ecuatoriano también contribuye con el cumplimiento de estas condiciones, puesto que realizan revisiones periódicas a todos los vehículos que circulan en el país, lo que obliga a los

⁴⁵ CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Secta Edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Colombia 2003, pág. 641

propietarios a tener un permanente mantenimiento de sus vehículos para que reúnan todas las condiciones técnicas y mecánicas aptos para circular; en muchas ocasiones las fallas de los automotores ha sido causa de accidentes de tránsito y también pueden convertirse en contravenciones que conllevan a ser sancionados quien los conduce o su propietario.

Entre las condiciones que deben reunir los vehículos para estar en buenas condiciones son:

- “Sistemas de dirección, juego de volante, chequeo de los terminales, barras de la dirección, pines y bocines.
- Sistema de Frenos de pedal y de estacionamiento.
- Sistema de suspensión, espirales, amortiguadores, mesas, paquete de resortes y frontal.
- Carrocería. Estado anterior y exterior, pintura, tapicería, asientos.
- Sistema de luces, medio, alto y bajo, parada, direccionales.
- Bocina y limpia parabrisas. Espejos retrovisores interior y exterior.
- Llantas en buen estado con labrado, incluyendo la de emergencia, que mantenga el labrado en forma continua y uniforme a lo largo de toda la banda de rodaje.
- Caja de cambios y dual. El vehículo no debe desengranar en ninguna de sus marchas.
- Tubo de escape. Provisto de silenciados en los vehículos.
- A diesel, el escape deberá ser dirigido hacia arriba y colocado a una altura mayor al techo del vehículo.
- Equipo de emergencia. Botiquín de Primeros Auxilios, herramientas, extintor de incendios y dos triángulos de seguridad.
- Taxímetro. Los taxis llevarán taxímetro en correcto funcionamiento.
- Cinturón de seguridad”.⁴⁶

⁴⁶ CARLOS JULIO BALSECA RUIZ, Los Juicios en Materia de Tránsito en Aplicación del Nuevo Sistema Procesal Penal, Editorial Jurídica del Ecuador, Primera Edición año 2006, Ecuador pág. 93 y 94.

2.2.6.3.- La Vía.-

Constituye las carreteras o calles, por donde los vehículos circulan trasladando a las personas, en efecto se necesita que las vías tengan el debido mantenimiento y contar con las señalizaciones respectivas, y las que se construyan se las hagan de buena estructura para que no haya defectos inmediatos, caso contrario se convertirán en peligrosas y pueden también desencadenar accidentes de tránsito.

El Estado y los Gobiernos Municipales o Provinciales tienen gran responsabilidad en el mantenimiento de las vías, por cuanto en varias ocasiones ha sucedido que dejan obras inconclusas que obstaculizan el tránsito en las calles o avenidas principales de las ciudades, la colocación de las señales de tránsito tanto en zonas urbanas como rurales, tiene que ser un objetivo principal de esta institución por cuanto la falta de estas también han sido causas para que se susciten muchos accidentes de tránsito, o contravenciones.

Un comentario de Carlos Alberto Olano Valderrama, “A través de dichas señales se recuerda a los usuarios la obligación de atender las prescripciones contenidas en las normas legales y reglamentarias expedidas para regular el complejo fenómeno de la circulación”.⁴⁷

2.2.7. Infracciones.-

Infracción Penal.- “Transgresión, incumplimiento o violación de la ley penal”.⁴⁸

⁴⁷ Obra citada en referencia 41.

⁴⁸ RAÚL CHANAMÉ ORBE, Diccionario Jurídico Términos y Conceptos, Ara Editores, Sexta Edición Perú 2009, pág. 333.

Infracción de Tránsito.- “Son acciones u omisiones, que pudiendo ser previstas pero no requeridas por el agente, se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia, etc. Es decir la falta de diligencia o cuidado que debemos observar en nuestro desenvolvimiento de todos los días”. ⁴⁹

Las infracciones en general son el quebrantamiento de una ley o norma previamente establecida en la legislación nacional, que sabiendo que no debe hacerse se lo efectúa con voluntad y conciencia; en las infracciones de tránsito existen causas por las que se comete tal infracción que no se las ha querido consumir, pero tampoco se la pudo evitar.

Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones.

2.2.7.1. Los Delitos.-

“Es una acción u omisión antijurídica y culpable”. ⁵⁰

“Desde el ángulo simplemente legal, el delito se considera como la acción u omisión lesiva de un derecho que la ley protege bajo la amenaza de una pena”. ⁵¹

“El delito como hecho tiene origen en las pasiones humanas, las cuales impulsan al hombre a agraviar los derechos de sus semejantes, a pesar de que la ley prohíbe hacerlo”. ⁵²

Los conceptos de delitos existen un sinnúmero de muchos autores desde la antigüedad, actualmente, pero con similitud en cuanto a que es un accionar

⁴⁹ BOLIVAR GALLEGOS, La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Audiencia, Formulación de Cargos, Procedimientos Especiales, Primera Edición, Impublic, Quito 2010, pág. 17

⁵⁰ LUIS JIMENEZ DE ASÚA, Teoría del Delito, Editorial Jurídica Universitaria, Mexico 2009, pág. 5.

⁵¹ Obra citada en referencia 41

⁵² Obra citada en referencia 45

del individuo contrario a las leyes que protege el bien común, trayendo consigo una sanción o una pena.

2.2.7.1.1.- Delitos Dolosos.-

Acción delictiva cuya materialización se realiza con plena voluntad del agente. Es decir, en esta clase de delitos el sujeto activo prevé el resultado.

53

Son los delitos que se cometen con previa planificación para causar daños a terceros, con saña y alevosía, son aquellos que realiza el sujeto conociendo los elementos del tipo penal, o previniendo posible el resultado típico.

2.2.7.1.2. Delitos Culposos.-

“Lo culposo no tiene coincidencia entre lo querido y lo realizado por el autor; es decir una es la objetividad del agente otro el resultado”.⁵⁴

Por culpa se debe entender, pues una forma de obrar: la del que actúa con imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de los deberes que le incumbían concretamente. “Lo que casi siempre caracteriza el obrar culposo es la actitud anímica del autor respecto del resultado”.⁵⁵

En el delito culposo el autor no tiene la intención ni planifica hacer daño a otros, se produce por la negligencia, imprudencia, impericia, inobservancia

⁵³ RAÚL CHANAMÉ ORBE, Diccionario Jurídico Términos y Conceptos, Ara Editores, Sexta Edición Perú 2009, pág. 207.

⁵⁴ Obra citada en referencia 45

⁵⁵ MARCO ANTONIO TERRAGNI, El Delito Culposo, Culpa Penal y Culpa Civil, Los Delitos Culposos en el Código Penal, Desarrollo de Casos, Rubinzal – Culzoni Editores, Argentina 2004, pág. 17.

de la ley, lo que no lo exime de ser juzgado, dentro de este tipo de delitos se enmarcan los accidentes o las contravenciones de tránsito, que se presentan al momento sin previa planificación realizando una actividad diaria de trabajo o alguna diversión.

2.2.7.2. La negligencia.-

La distracción o desatención con que las personas transitan por las vías, quienes al hacer uso de la misma como conductores o peatones tiene la obligación moral de hacerlo con la debida diligencia, procurando no ocasionar daño para los demás ni para sí mismo, es considerado como negligencia. A continuación algunos conceptos doctrinarios.

“La negligencia es sinónimo de descuido, omisión, ociosidad, falta de aplicación”.⁵⁶

“En relación con la negligencia, tiene importancia especial la “distracción” la cual, si es de carácter constitucional y orgánica, es factor de absoluto impedimento para conducir, por cuanto sería la antítesis de los deberes más elementales de todo conductor”.⁵⁷

2.2.7.3. La imprudencia.-

MARCO ANOTNIO TERRAGNI, dice: “Imprudencia es el defecto de prudencia, y ésta es una de las cuatro virtudes cardinales, que enseña al hombre a discernir lo bueno de lo malo, para actuar en concordancia. Es sinónimo de cordura, templanza, moderación en las acciones; supone sensatez, tacto, tino y sobre todo reflexión”.⁵⁸

⁵⁶ Obra citada en referencia 45.

⁵⁷ Obra citada en referencia 41

⁵⁸ Obra citada en referencia 51

La imprudencia.- “falta de juicio, de moderación, discernimiento, de prudencia”.⁵⁹

“La culpa puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de las veces es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad de conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa”.⁶⁰

Existen situaciones que los conductores pueden evitar en determinado momento, pero en muchos casos a sabiendas que no lograrán salir bien se juegan la situación realizando alguna maniobra con malos resultados, es en esta parte donde se les llamaría a la reflexión para que se entienda que para conducir un vehículo se lo haga con prudencia, y mucha responsabilidad.

2.2.7.4.- La impericia.-

CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, dice: “La impericia, en definitiva, es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad. Esta circunstancia debe ser examinada atentamente, porque es sin duda una de las causas más frecuentes de los accidentes estradales”.⁶¹

Otro criterio de un tratadista en materia de tránsito para tener mayor entendimiento de lo que se trata la impericia. “Una exigencia mayor se formula a quien se dedica a una labor que entraña riesgo y que, por ende,

⁵⁹ Obra citada en referencia 45

⁶⁰ CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Sexta Edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Colombia 2003, pág. 57

⁶¹ *Ibidem* pág. 57

debe ser desarrollada con especial habilidad. Juega asimismo una cuestión de confianza; la que genera en los demás la creencia de que el profesional o a quien se supone idóneo pondrá todos los conocimientos que el desempeño de la actividad requiere”.⁶²

Analizados estos dos criterios podemos decir: Que es la falta de experiencia de las personas en determinadas actividades al referirme a un conductor tal vez esté recién graduado y deberá ser responsable también la escuela de conducción porque las personas bien capacitadas serán las aptas para obtener el título habilitante que le faculta conducir un vehículo, al evaluarlo se notará su habilidad o si le falta más práctica hasta que esté en condición de conducir un vehículo.

2.2.7.5.- La Inobservancia de la Ley y el Reglamento.-

En cuanto a este tema veremos dos opiniones fundamentales por cuanto la inobservancia de la Ley ha sido causa de provocamiento de accidentes de tránsito.

“Cuando la conducta a seguir está reglada o sujeta a deberes específicamente determinados por una norma legal el dejar de acatarlos puede ser la razón de que se adecue al tipo. Siempre será necesario, además, que la inobservancia de los reglamentos esté conectada con el resultado al que la ley se refiere”.⁶³

⁶² MARCO ANOTNIO TERRAGNI, El Delito Culposo, Culpa Penal y Culpa Civil, Los Delitos Culposos en el Código Penal, Desarrollo de Casos, Rubinzal – Culzoni Editores, Argentina 2004, pág. 67.

⁶³ *Ibidem* pág. 74, 75.

“Es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola específicas reglas de conducta impuestas por el Estado (leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes (ordenes o disciplinas)”.⁶⁴

En todo estado está normada la conducta de las personas y el nuestro no es la excepción, porque el mando legal manda, prohíbe y permite, es así que si tenemos una ley que organiza, planifica y previene el buen funcionamiento del tránsito en el territorio los ecuatorianos nos debemos someter a esta norma, y es el deber del Estado hacer que las reglas se conozcan y se cumplan, un tanto difícil en nuestro pueblo que es pobre de cultura, por lo que se debe enfocar en la educación que es el pilar fundamental de toda persona.

2.2.8. Legislación

Haré referencia tomando en consideración el tema del problema por lo que se enuncian algunos preceptos constitucionales con su respectivo análisis, y de las leyes ecuatorianas entre los más importantes tenemos:

⁶⁴ CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Sexta Edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Colombia 2003, pág. 58

2.2.8.1. Supremacía Constitucional

Es importante destacar en esta investigación la jerarquía de nuestra Constitución y otros artículos de importancia para una verdadera aplicación de las leyes ecuatorianas y autoridades públicas o privadas quienes para ejercer sus funciones, realizar procesos jurídicos o administrativos siempre deben anteponer las normas constitucionales para tomar decisiones.

En su Art. **424** dice: “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público”..⁶⁵

En todos los países democráticos llevan el mismo orden, la supremacía de la Constitución supone una gradación jerárquica que la ubica por encima de todas las demás normas que se subordinan a ella, por lo que tanto las resoluciones deben estar enmarcadas a sus preceptos constitucionales sino carecerán de eficacia jurídica, y las leyes que crean o reformen o artículos que establezcan contrarios a la Carta Magna son inconstitucionales.

⁶⁵ Constitución de la República del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2010, pág. 124.

2.2.8. Garantía Básica al Debido Proceso

Es la garantía más importante dentro de una actividad estatal que dirime un conflicto que garantiza el correcto desarrollo de un proceso en un determinado litigio; dentro de nuestra Constitución se encuentra establecido las garantías básicas del derecho al debido proceso en su Art. 76, para lo cual y de acuerdo al tema del presente proyecto me referiré a los más trascendentales.

Art. 76 numeral 1.- “Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes”.⁶⁶

Toda autoridad que está al frente de un cargo público o privado que tiene competencia para dirimir un litigio debe enmarcarse en este derecho para que aplique a las partes y de la oportunidad de defenderse y probar lo aseverado.

Art. 76 numeral 6.- “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”.⁶⁷.

Las sanciones que se dictan al momento de juzgar las contravenciones muy graves de tránsito no guardan la debida proporcionalidad, es decir la decisión del juez no cumple con ésta garantía básica.

Art, 76 numeral 7.- “El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías”.⁶⁸:

⁶⁶ Ley citada en referencia 61.

⁶⁷ Ibídem

⁶⁸ Ibídem

Art. 76 numeral 7, literal i.- “Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto”⁶⁹.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de 16 de diciembre de 1966.

Art. 14, numera 7, expresa: “Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito por el cual haya sido ya condenado o absuelto por una sentencia firme de acuerdo con la ley y el procedimiento penal de cada país”.⁷⁰

En la Convención Americana sobre Derechos Humanos, de San José, Costa Rica del 7 al 22 de noviembre de 1969. En las Garantías Judiciales.

Art. 8, numeral 4, establece: “El inculpado absuelto por una sentencia firme no podrá ser sometido a nuevo juicio por los mismo hechos”⁷¹.

Tal como lo prescribe nuestra Constitución que los Tratados Internacionales de Derechos Humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos favorables prevalecerán sobre cualquier otra norma o acto de poder público, los legisladores al momento de crear, reformar una ley para el ordenamiento jurídico de nuestro país deben realizar un estudio o investigación para cada rama y dictar las normas más acertadas a favor de los ciudadanos sin menoscabar los derechos constitucionales que son consagrados nacional e internacionalmente.

⁶⁹ Ley citada referencia 61

⁷⁰ Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 16 de diciembre de 1966, pág. 5

⁷¹ Convención Americana sobre Derechos Humanos, San José, Costa Rica, 7 al 22 de noviembre de 1969.

Art. 76, numeral 7, literal m.- “Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos”.⁷²

En el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de 1966.

Art. 14, numeral 5, establece.- “Toda persona declarada culpable de un delito tendrá derecho a que el fallo condenatorio y la pena que se le haya impuesto sean sometidos a un tribunal superior, conforme a lo prescrito por la ley”⁷³.

En la Convención Americana sobre Derechos Humanos, de San José, Costa Rica del 7 al 22 de noviembre de 1969. En las Garantías Judiciales.

Art. 8, numeral 2, literal h) expresa: “derecho de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior”.⁷⁴

Declaración Universal de Derechos Humanos.

Art. 8.- “Toda persona tiene derecho a un recurso efectivo ante los tribunales nacionales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la constitución o por la ley”⁷⁵.

Estos artículos son tan claros y si los preceptos constitucionales son de inmediata aplicación por qué en el juzgamiento de las contravenciones en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el Art. 178 establece”La sentencia dictada por el juez o la resolución emitida por

⁷² Constitución de la República del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2010, pág. 26 y 27.

⁷³ Ley citada referencia 66

⁷⁴ Ley citada en referencia 67

⁷⁵ Declaración Universal de Los Derechos Humanos, Adoptada y proclamada por la Resolución de la Asamblea General 217 del 10 de diciembre de 1948. Pág. 2

la autoridad competente no será susceptible de recurso alguno y obligatoriamente será notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción...” otro derecho más que se está violando a los ciudadanos que por cualquier situación cometen contravención de tránsito.

2.2.9. Análisis de algunos artículos importantes de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

También será objeto de estudio y análisis algunos artículos de la Ley para tener más claro el problema de investigación y su propuesta. Empezaremos por el Objeto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Que en su **Art. 1** dice: **OBJETO DE LA LEY.**- “La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización, y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”. ⁷⁶

En la última reforma a la ley en cuanto al objeto se ha incrementado al determinar la modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que anteriormente era exclusivo al transporte terrestre y no se incluía la seguridad vial, y es el Estado quien garantiza el buen vivir, por lo tanto tiene su interés en que las personas que trasladan de un lugar a otro cumplan su objetivo llegando a sus destinos sanos y salvos, por lo que debe tener interés en mejorar las vías y carreteras del país, que en los últimos

⁷⁶ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2011, pág. 1

tiempos se está dando el mantenimiento pero aún falta para lograr su totalidad; se realizan operativos por parte de la policía Nacional en diferentes puntos de las vías, lo que es muy bien visto por los ciudadanos; y lo que también no deben dejar de realizar son los controles a los vehículos y a sus conductores refiriéndome tanto al servicio público como a los vehículos particulares.

2.2.10. Ámbito del tránsito y la seguridad vial.- Este tema está establecido en el Art. 87 de la Ley que dice: “Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional”.⁷⁷

Este artículo es muy claro establece todos los involucrados en el tránsito y la seguridad vial, es decir a todos los ciudadanos del país, a quienes se les garantiza la movilidad por ende somos los que tenemos que obedecer las normas de transitar con responsabilidad para no tener ningún percance.

2.2.10.1. Requisitos para conducir.- El artículo 90 de la ley dice: “Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir”.⁷⁸

En el mismo artículo también establece que los menores adultos mayores de 16 años que estén acompañados de una persona mayor que tenga

⁷⁷ Ley citada en referencia 72

⁷⁸ Obra citada en referencia 72

licencia de conducir pueden conducir vehículos a motor, el título que se otorga a la persona que haya cumplido con el programa de estudio en la escuela que escogió para su formación es el que les faculta conducir, considerando que en nuestro país la mayoría de edad es de 18 años.

2.2.10.2. Licencia para conducir.- Artículo 92.- “La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. ⁷⁹

En el artículo 132 del Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, determina las categorías y tipo de licencias.

“Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:

A. No profesionales:

1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como : ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones;
2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos

⁷⁹ Ley citada en referencia 72

determinados en la normativa aplicable expedida por la Contraloría General del Estado;

3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

B. Profesionales:

1. Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
2. Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 Kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.
3. Tipo D1: Para escolares – institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.
4. Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intraprovinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.
5. Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.
6. Tipo E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.
7. Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).
8. Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.

Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

C. Especiales:

1. Permiso internacional de conducir.
2. Licencia de conducir andino.

Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B.⁸⁰

Se está dando cambios en cuanto a la formación de los conductores profesionales y no profesionales del país, lo que antes tenían exclusividad solamente las escuelas de conducción de los Sindicatos de Choferes, ahora también los Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas autorizadas por el Directorio de la Comisión Nacional podrán tener escuelas de conducción y formar conductores, con mayor control por parte del gobierno que se espera tenga buenos resultados, en este sentido creo que se debe hacer una investigación en las escuelas que forman choferes no profesionales, por cuanto es muy poco el tiempo de estudio para culminar el programa y emitir los certificados que les faculta acudir al organismo encargado de concederles el título habilitante para conducir debido a que hay personas que ingresan a estas escuelas de conducción sin ningún conocimiento teórico y peor práctico y en seis semanas ya los acreditan conducir sin experiencia alguna.

2.2.10.3. Puntajes de las licencias.-

A partir de la reforma de ésta ley se instituyó en las licencias de conducir el sistema de puntajes es así que en el artículo 97, segundo inciso dice: “ Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje, al momento de

⁸⁰ Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, R.O. 1196 del 11 de junio del año 2012.

su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir; aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o a cambiar de categoría”⁸¹.

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos y se irán reduciendo conforme van siendo sancionados por cometer delitos de tránsito o por las contravenciones según el caso, estableciendo en la ley la forma de recuperar los puntos que no son en su totalidad.

El cometimiento de accidentes de tránsito o la mayoría de veces son por contravenciones, lleva implícito la reducción de puntos en la licencia de conducir de quienes la poseen y los más reincidentes en cometer las faltas son los choferes de transporte público; las causas pueden ser varias, desde la más leve a la más grave implica baja de puntos de su licencia, algunos ya han perdido la totalidad de los puntos por lo que considero que con esta aplicación se está atentando contra el derecho al trabajo, porque las sentencias en las contravenciones no son apelables y los choferes al no contar con puntos en su licencia nadie les da un trabajo, lo justo sería según la gravedad de la infracción cometida opcional la sanción como mejor convenga al contraventor tal como lo garantiza la Constitución, pero en estos procedimientos se violan toda clase de derechos y garantías constitucionales a los conductores.

2.2.11. Las Infracciones de Tránsito.

Según el artículo 106 de la ley establece: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia

⁸¹ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2011, pág.

o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.⁸²

Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Es necesario destacar lo que la ley prevé en cuanto a las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

2.2.11.1. Delitos de Tránsito.

Dentro de éste capítulo en la ley establece algunos artículos donde sancionan los delitos de tránsito como es el conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas; sanción al contratista o ejecutor de una obra; por conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas; por conducir con licencia suspendida temporal o definitivamente, cuando se cause lesiones a las personas; cuando se produzcan daños materiales; quien cause accidente con vehículo sustraído; para quien conduzca un vehículo de transporte público con exceso de pasajeros y cuando circulen con llantas lisas, el exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.

Los delitos de tránsito son calificados como delitos culposos y el artículo que establece la ley es el 127 de la ley encierra las circunstancias que se deben verificar para que exista un delito de tránsito como es la negligencia, impericia, imprudencia, inobservancia de la ley y el reglamento. Pero con las últimas reformas a ley aparecen otras clases de delitos con penas más duras

⁸² Obra citada en referencia 68

y artículos que atentan contra la tranquilidad de terceros que nada tienen que ver con los delitos de tránsito, contra el derecho al trabajo.

2.2.12. Jurisprudencia de la Corte Nacional de Justicia

La Primera Sala de Lo Penal de la Corte Nacional de Justicia, en el Recurso de Casación interpuesto por Juan Abel Vera Segura, en las consideraciones explica. La característica esencial del delito culposo es que la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido. Y en la conclusión expresa lo que prescribo "... La conclusión precedente nos permite desmembrar los tres elementos básicos que deben presentarse en una conducta culposa. Por un lado tenemos la infracción al deber de cuidado, por el otro el resultado típico y, finalmente, que éste haya sido consecuencia de aquella infracción. Si falta alguno de estos elementos por más desgraciado que haya sido el accidente de tránsito, no habrá responsabilidad penal..."⁸³

2.2.13. Contravenciones de Tránsito.

El artículo 138 de la ley establece que: "las Contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase".⁸⁴

2.2.13.1 Contravención muy grave.- De acuerdo a lo establecido en el Art. 145 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

⁸³ Corte Nacional de Justicia, Jurisprudencia Especializada Penal, Tomo 4, Editores EL Forum, 2013, pág. 18.

⁸⁴ Obra citada en referencia 68

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quien conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiese sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento solo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;
- g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,
- h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días. ⁸⁵

En el artículo 145.1.- Determina conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes y dice: “Incorre en contravención muy grave quien condujere

⁸⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2011, pág.

un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.⁸⁶

En el artículo 145.2.- Conducir en estado de embriaguez.- “Incurrir en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0.3 gramos y es inferior a 0.8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0.8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión”.⁸⁷

De acuerdo a lo establecido en el artículo 76, numeral 7, literal i de la Constitución dice: “...nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia...”, garantía constitucional que debería ser aplicada en los casos de contravenciones muy graves en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se sanciona con una pena pecuniaria, privación de libertad y baja de puntos, vulnerándose derechos reconocidos constitucionalmente, porque no existe la debida proporcionalidad entre la infracción y la sanción garantía básica dentro del debido proceso. Desde que se comete la infracción hay violación de derechos, el agente que toma procedimiento debería frente a una autoridad proceder a realizar la prueba de alcotex o de testigos para tener suficientes pruebas creíbles y no llegar

⁸⁶ Ley citada referencia 81

⁸⁷ Ibídem

sin nada a la Audiencia que para el juez el agente siempre tiene la razón y dicta una sentencia imponiendo las tres sanciones.

2.2.13.2 Juzgamiento de Contravenciones.- En el artículo 178 de la Ley, establece el procedimiento para juzgar a los infractores de todas las contravenciones en caso de ser impugnadas las citaciones que les emiten los agentes de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, en tal caso el contraventor tiene tres días desde la recepción de la citación para impugnar el parte policial, y el juez en una audiencia oral oír al contraventor y al agente concederá el término de tres días que según este artículo dice que vencido el término pronunciará sentencia aún en ausencia del infractor.

Lo que más llama la atención del este artículo es lo establecido en su tercer inciso que dice: "... La sentencia dictada por el juez o la resolución emitida por la autoridad competente no será susceptible de recurso alguno y obligatoriamente será notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción..." ⁸⁸ Otra violación de derechos una garantía de la legítima defensa que en nuestra Constitución reza en el literal m) numeral 7 del Art. 76, que claramente especifica. "... Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos..." ⁸⁹ si en todo caso penal o administrativo puede el recurrente apelar una resolución o sentencia con la que no está de acuerdo con el pronunciamiento de la autoridad competente, solamente en el juzgamiento de las contravenciones se desconoce este derecho quedando el infractor indefenso.

⁸⁸ Obra citada en referencia 72

⁸⁹ Constitución de la República del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, año 2010, pág. 28.

2.2.14. Jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador.

La Corte Constitucional en las Consideraciones y Fundamentos sobre la consulta presentada respecto a la constitucionalidad de los artículos 168 y 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reformada mediante Ley s/n publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 415 del 29 de marzo de 2011, refiriéndose al Art. 178 expresa:

“...Por tanto, respecto de las contravenciones muy graves, la limitación impuesta por el legislador a no recurrir de los fallos dictados en esta materia no es idónea, puesto que si bien la disposición puede favorecer la consecución del principio constitucional de celeridad procesal, vulnera derechos constitucionales del procesado. En consecuencia, no es posible imponer una limitación con el fin de obtener celeridad, si es que dicha limitación va a afectar el ejercicio de otros derechos. Como ya se ha dicho, aquellas personas que han sido juzgadas y sancionadas con pena privativas de libertad en los casos de las contravenciones muy graves, necesariamente deben contar con el derecho a recurrir el fallo, puesto que se encuentra en juego su libertad ambulatoria, por lo que en estos casos, la medida resulta desproporcionada para la consecución del fin que persigue la norma”... ⁹⁰

En este sentido en base a la consulta realizada a la Corte Constitucional por algunos magistrados, jueces y secretarios judiciales, han podido dictar sentencia reformando el último inciso del Art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, asumiendo la desproporcionalidad que existe en la imposición de las sanciones a los contraventores graves, concediendo un derecho condicionado. Transcribo el numeral 4 de la sentencia aludida.

⁹⁰ Suplemento del Registro Oficial No. 915, de 19 de marzo del 2013, Hugo Enrique del Pozo Barrezueta Director. Pág. 16

“... 4. Declarar constitucional el contenido del último inciso del artículo 178 de la Ley Orgánica de transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reformando mediante Ley s/n publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 415 del 29 de marzo de 2011, agregando después de las palabras “recurso alguno” lo siguiente: salvo en las contravenciones muy graves en las que se hayan dictado penas privativas de libertad, las cuales podrán ser únicamente apeladas ante la Corte Provincial”.⁹¹

Con ésta disposición se podrá apelar la resolución del juez solamente si se ha ordenado prisión en contra del contraventor, cuando no debe existir la prisión en las sanciones, porque en nuestra Constitución establece que la prisión preventiva se aplicará excepcionalmente para garantizar la presencia del infractor.

2.2.15. Flagrancia en el cometimiento de una Contravención Muy Grave.- Según el art. 178.1 de la ley dice: “Quien fuere sorprendido en el cometimiento de una contravención muy grave, será detenido y puesto a órdenes del juez competente de turno, dentro de las 24 horas siguientes, para su juzgamiento en una sola audiencia donde se concederá la prueba. A esta audiencia acudirá el agente de tránsito que aprehendió al infractor, al final de la audiencia el juez dictará la respectiva sentencia”⁹²

Mediante este artículo se juzga a los contraventores graves que comienza con la detención del infractor la mayoría de las veces quienes conducen con aliento a licor o en estado de completa embriaguez, a quienes los agentes le realizan la prueba de aliento y arroja el porcentaje, la misma que la realizan sin presencia de un juez o defensor público o privado del contraventor,

⁹¹ Referencia 86

⁹² Obra citada en referencia 76

prueba que entregan en el Parte Policial al juez competente para el respectivo juzgamiento mediante una Audiencia Oral, a la que comparecerán el agente y el contraventor acompañado de un profesional del derecho, luego se dictará la sentencia o resolución que solamente si reciben orden de prisión puede ser apelable.

2.2. Derecho Comparado

He realizado comparaciones con la legislación de las repúblicas de Argentina, Perú, Colombia, con relación a nuestro país.

Argentina.

Art. 111, del Código de Tránsito de la provincia de Buenos Aires.

En el numeral 4) Contravenciones de tránsito: “son aquellas que no ponen en peligro cierto la seguridad de peatones y vehículos”.⁹³

Sanciones.

Art. 121 (según ley 11.768)

“Las sanciones por infracciones a esta Ley son de cumplimiento efectivo, no se aplicarán con carácter condicional ni en suspenso y consiste en:

- 1) Amonestación, solo aplicada por única vez y mientras no se registren antecedentes contravencionales y no haya operado la prescripción.
- 2) Multa.
- 3) Inhabilitación para conducir vehículos o determinada categoría de ellos, en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante. También podrá imponerse como pena accesoria.
- 4) Arresto no redimible.

⁹³ BATTAGLIA ALFREDO NICOLAS, Reglamentación, Comentarios y Jurisprudencia del Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, Edición del autor, Argentina 2006, pág. 244.

- 5) Concurrencia a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica.
- 6) Decomiso, sanción accesoria que implica la pérdida de los elementos cuya colocación, uso, o transporte, esté reglamentariamente prohibida”.⁹⁴

En Colombia.

“Actualmente en Colombia, todas las contravenciones son de carácter policivo, solo que las más graves se denominan especiales y las menos graves comunes” ⁹⁵

Sanciones:

Art. 122. “Tipos de sanciones. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

Amonestación

Multa

Suspensión de la licencia de conducir

Suspensión o cancelación del permiso o registro

Inmovilización del vehículo

Retención preventiva del vehículo

Cancelación definitiva de la licencia de conducción”⁹⁶

“La Amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial”.⁹⁷

⁹⁴ Obra citada referencia 89

⁹⁵ CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Sexta Edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Colombia 2003, pág. 67

⁹⁶ *Ibidem* pág. 883

Multas.- “Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes”.⁹⁸

En Perú

Art. 288. “Infracciones de tránsito. Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga la disposiciones contenidas en el presente Reglamento”.⁹⁹

Art. 29. Clasificación.

“Las infracciones de tránsito se clasifican de la siguiente forma:

- 1) Del conductor
- 2) Del peatón”

Art. 291. Clasificación

“Las infracciones de tránsito para los efectos de las sanciones se clasifican como leves (L), Graves (G), y Muy Graves (MG)”.¹⁰⁰

Art. 309.- Sanciones aplicables.

Las sanciones administrativas aplicables a los conductores por las infracciones previstas en el presente Reglamento son:

- 1) Multa
- 2) Suspensión de la licencia de conducir
- 3) Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.

Art. 315. “Curso de Seguridad Vial y sensibilización del infractor.

⁹⁷ Obra citada referencia 92

⁹⁸ *Ibíd*em pág. 886

⁹⁹ Nueva Legislación de Tránsito Código de Tránsito, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Editorial EDIGRABER, Perú 2010, pág. 83.

¹⁰⁰ *Ibíd*em pág. 84

Cumplido el período de suspensión y/o cancelación de la licencia de conducir y/o inhabilitación del conductor estará condicionada a la aprobación de un Curso de Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor que incluirá un examen de perfil psicológico del conductor”.¹⁰¹

De todos estos países la legislación que más similitud tiene con la del Estado ecuatoriano es la de Perú, lo rescatable de todas ellas es que en las sanciones lleva implícito la educación vial, aprobación de cursos de capacitación para volver a habilitar al contraventor.

En Perú también se da el sistema de puntajes en las licencias de conducir pero con más ventajas por cuanto los infractores van acumulando hasta completar los 100 puntos para inhabilitar al conductor, en nuestro país las licencias se otorgan con 30 puntos que según la contravención cometida van bajando los puntos hasta la pérdida total y suspensión del título habilitante.

Las sanciones aplicadas son parecidas en todos estos países, pero las imponen de acuerdo a la gravedad de la infracción lo que si son muy altas son las multas pecuniarias con relación a nuestro país.

¹⁰¹ Obra citada referencia 95

CAPITULO III
3. METODOLOGÍA

3.1. Determinación de los métodos a utilizar.

Métodos.- Para la realización y obtención de los resultados esperados en la presente investigación aplicaré algunos métodos, técnicas y procedimientos que me servirán para la consecución de los objetivos planteados.

Método Deductivo.- Este método me permite analizar casos generales relacionados con las contravenciones para llegar a casos particulares y estructurar las conclusiones pertinentes.

Método Inductivo.- Apliqué este método en base al análisis de hechos que se evidencian todos los días en manera particular a los conductores, la forma como están siendo sancionados al cometer una contravención de tránsito, constando una norma Suprema que los ampara y así llegar a los principios generales.

Método Científico.- Es necesario aplicar éste método porque toda investigación de campo lleva implícito una suposición que en el proceso será comprobada en base a técnicas aplicadas para llegar a la verdad que partiría de la formulación del problema, revisión de conceptos doctrinarios de autores que han escrito sobre el tema, las leyes con sus artículos necesarios; analizar la propuesta de una hipótesis para solucionar el problema, someter la hipótesis a verificación, demostrar o comprobar el resultado.

3.2. Diseño de la Investigación

Para poder llegar a obtener los resultado de los objetivos planteados, comprobar la hipótesis y poder plantear una propuesta al problema existente en primer lugar este Proyecto se basa en una investigación de

campo que permitió el análisis sistemático de las causas y efectos, utilizando técnicas apropiadas como la **observación**, realizando **Encuestas** a todos los factores inmersos en el problema ciudadanos en general, choferes profesionales y no profesionales; **Entrevistas** a las autoridades cuya labor que desempeñan está implícito en el área de tránsito y educación y profesionales en derecho, que ayudan en posibles soluciones dada su experiencia en el tema, todo este personal humano dentro del lugar de la investigación es decir la ciudad de Quevedo, donde ocurren los hechos, con todas las técnicas, instrumentos y métodos utilizados que conllevan a comprobar la hipótesis planteada.

3.3. Población y Muestra

Población.- Es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado.

Para realizar la investigación sobre la “Vulnerabilidad de los derechos Constitucionales de los conductores por las contravenciones muy graves, tipificadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, se la dirigió a los habitantes de la ciudad de Quevedo, del total de la muestra a personas mayores de edad, sin seleccionar nivel socioeconómico, de educación y obtener las respuestas de acuerdo a la hipótesis planteada dentro de los cuales también están 20 abogados en libre ejercicio.

El número de habitantes del cantón Quevedo según el INEC hasta el año 2012, es de 173.585.

Muestra.- La muestra es un subconjunto fielmente representativo de la población.-

Para seleccionar la muestra se calculó de acuerdo al tamaño de la población del cantón Quevedo, y al azar se encuestó a peatones y conductores porque de cualquier manera es el individuo quien comete contravenciones de tránsito.

Para calcular la muestra de la presente investigación se empleó la siguiente fórmula:

$$n = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N - 1)e^2 + \sigma^2Z^2}$$

n= ?

N= 173.585

σ = 0.5

Z= 1.96

e= 0.05

n= tamaño de la muestra

N= tamaño de la población

σ = desviación estándar de la población

Z= nivel de confianza

e= límite de error

$$n = \frac{(173.585)(0.5)^2(1.96)^2}{(173.585 - 1)(0.05)^2 + (0.5)^2(1.96)^2}$$

$$n = \frac{(173.585)(0.25)(3.8416)}{(173.584)(0.0025) + (0.25)(3.8416)}$$

$$n = \frac{166.711,034}{434.9204}$$

$$n = 383.31$$

$$n = 383$$

3.4. Técnicas e instrumentos de la Investigación

Para obtener los resultados de los datos emitidos en el presente capítulo apliqué las siguientes técnicas:

Observación.- Que permitió estar en contacto en el lugar del problema.

Fichaje.- En la búsqueda de información doctrinal de diferentes fuentes bibliográficas del Ecuador y de otros países emplee este sistema que facilita llegar a los temas de estudio.

Encuestas.- Para poder comprobar la hipótesis planteada procedí a efectuar las encuestas a una muestra de la población de los ciudadanos de Quevedo, entre conductores profesionales y no profesionales, a abogados en libre ejercicio de la profesión;

Entrevistas.- Realice entrevista al señor Jefe Operativo del Control de Transporte Terrestre de Quevedo, y al señor Supervisor de Educación, zona 5.

Instrumento.- Para realizar las encuestas a los ciudadanos de la ciudad de Quevedo, diseñé dos cuestionarios, el uno de ocho preguntas relacionadas al tema de investigación efectuado a los ciudadanos, y el otro cuestionario de cinco preguntas realizado a los abogados en libre ejercicio de la profesión, quienes tienen mayor conocimiento en derecho para contestar las interrogantes planteadas.

3.5. Validez y Confiabilidad de los Instrumentos

Los instrumentos utilizados para recolectar la información fue un cuestionario confeccionado por la autora de la investigación, con preguntas claras y concretas relacionadas al problema que mediante esta investigación se pretende proponer una solución, las que personalmente hice a los encuestados ciudadanos de Quevedo se obtiene información fidedigna al estar en contacto directo con las respuestas y experiencias; a los abogados en libre ejercicio obteniendo respuestas y escuchando sus opiniones; las entrevistas que realicé a funcionarios públicos para rescatar la información que necesitaba en esta investigación, con las cuales se determinó lo viable y confiable de este trabajo.

3.6. Técnicas del Procesamiento y Análisis de datos

Encuestas realizadas a la ciudadanía en general:

Cuadro 2

Nr o.	Preguntas	Si	%	No	%	total	%
1	Conoce Ud. que en la Constitución de la República del Ecuador se consagran todos los Derechos que les asisten a sus ciudadanos	314	87	49	13	363	100
2	Cree Ud. que los conductores y peatones diariamente cometen contravenciones de tránsito que son sancionadas por la ley Orgánica de Transporte Terrestre	308	85	55	15	363	100
3	Cree Ud. que los señores agentes de la policía nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador desempeñan su labor correctamente en el control del tránsito y en emitir las boletas de citación	16	4	347	96	363	100
4	Cree Ud. que los conductores y peatones que cometen contravenciones de tránsito lo hacen planificadamente para ser sancionados	0	0	363	100	363	100
5	Cuáles cree Ud. que son las razones para que los usuarios de las vías públicas cometan contravenciones de tránsito	347	96	16	4	363	100

6	Cree Ud. que las autoridades estatales han tomado las medidas correctas en el tema de prevención de accidentes de tránsito	63	17	300	83	363	100
7	Cree Ud. que se realizan suficientes campañas por parte de las autoridades para prevenir los accidentes o contravenciones de tránsito	48	13	315	87	363	100
8	Cree que es justo que a los contraventores graves de la ley al momento de juzgarlos se les imponga tres sanciones	20	6	343	94	363	100

Encuestas realizadas a los abogados en libre ejercicio

Cuadro 3

Nro.	Preguntas	Si	%	No	%	Total	%
1	Está Ud. de acuerdo que se sancione tres veces por el mismo hecho al conductor que comete una contravención muy grave de la ley Orgánica de Transporte Terrestre?	2	10	18	90	20	100
2	Cree Ud. que al sancionar tres veces a un conductor que comete contravención muy grave de tránsito se está vulnerando sus Derechos Constitucionales?	19	95	1	5	20	100
3	Cree Ud. que existe la debida proporcionalidad entre la infracción y las sanciones establecidas en las contravenciones graves de tránsito?	0	0	20	100	20	100
4	Está de acuerdo que se imponga a los contraventores de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, una sanción ejemplarizadora que haga despertar su conciencia para no reincidir?	19	95	1	5	20	100
5	Cree Ud. que se debe ayudar al pueblo ecuatoriano mediante la educación a desarrollar su cultura de respeto a las normas de tránsito?	20	100	0	0	20	100

Entrevista al Jefe Operativo del Control de Transporte Terrestre de Quevedo.

Cuadro 4

Nro.	Preguntas	Respuestas
1	En esta institución Policial, llevan las estadísticas de las contravenciones de tránsito que cometen los ciudadanos?	Sí, se lleva de contravenciones y accidentes de tránsito, con algunos indicadores.
2	Puedo obtener las estadísticas de las contravenciones muy graves de tránsito que tienen en su archivo?	Sí, le podemos entregar la información ue necesita porque tenemos todos los datos organizados.
3	Cuáles cree Ud. que son las razones para que los ciudadanos cometan contravenciones de tránsito diariamente?	Negligencia por parte de conductores. Ignorancia de la ley. Conducir vehículo en estado de embriaguez. No respetar los límites de velocidad.
4	Se cumple con citar al peatón que comete contravenciones de tránsito?	Sí se los cita, pero en pocas ocasiones porque no cargan los documentos o se niegan a entregarlos, y cuando no están presentes los agentes de control de tránsito es cuando más cometen infracciones.
5	Considera Ud. que al imponer 3 sanciones a los contraventores muy graves de la ley se logra minorar las infracciones de tránsito?	No se disminuyen las contravenciones porque siguen cometiendo, pero si deben ir presos porque así hacen conciencia.
6	Considera Ud. que se debe poner mayor interés en promover la educación vial, capacitación y campañas de prevención de accidentes de tránsito a los ciudadanos del país?	Sí debe estar presente la educación vial porque solo así se educa al ciudadano, no se puede cumplir a cabalidad con la capacitación a los centros educativos o ciudadanía por la falta de personal, son 16 policías de tránsito en la ciudad de Quevedo.

Entrevista realizada al Supervisor de Educación de la Zona de Quevedo.

Cuadro 5

Nro.	Preguntas	Respuestas
1	En el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, menciona “que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito”. Que cree que ha hecho el Estado para cumplir con este artículo?	En nuestro medio solo se da breves rasgos de educación vial a los niños de primero de básico, haciéndoles conocer los colores de los semáforos y se les enseña por donde deben de caminar en las calles, y en los segundos años de bachillerato los alumnos que escogen en Participación Estudiantil educación vial y son capacitados por la Policía Nacional del cantón Quevedo.
2	Está usted de acuerdo que se dicte una materia de educación vial en los centros educativos del país?.	Sí está de acuerdo porque así se va a culturizar a los ciudadanos sobre el respeto a las señales de tránsito, el buen uso de las vías públicas, porque las pocas campañas que se realizan en conjunto con la Policía Nacional no son suficientes.
3	Que necesitaría del Estado para que se incremente esta asignatura de tránsito en los centros educativos a nivel nacional?	Que se incremente en la malla curricular de los programas de estudio y se aumente en el presupuesto del estado en la designación de los profesores, para que se dicte la asignatura desde el primer año escolar.

CAPITULO IV

4. ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS EN RELACIÓN CON LA HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

4.1. Análisis e interpretación de Gráficos y Resultados

4.1.1. Encuesta

a) Resultado de las Encuestas dirigidas a la ciudadanía del cantón Quevedo.

1.- Conoce Ud. que en la Constitución de la República del Ecuador se consagran los Derechos que les asisten a los ciudadanos?

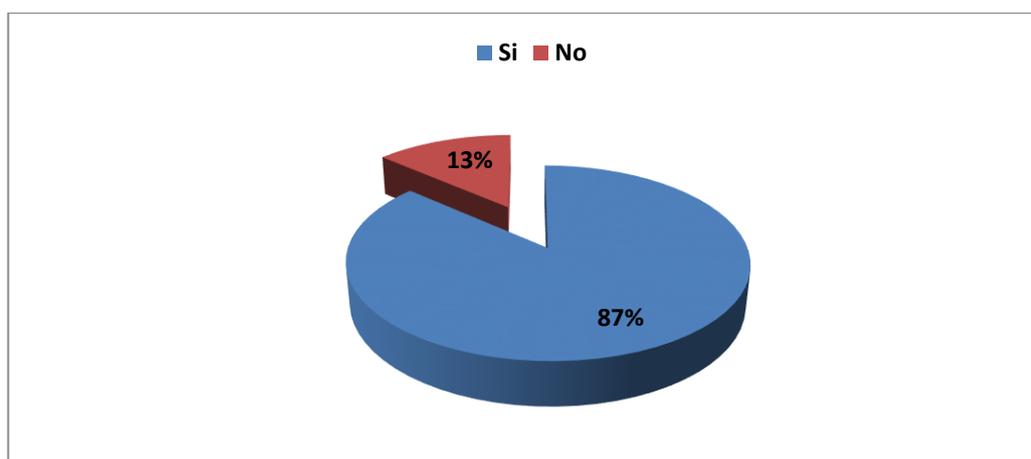
Cuadro 6.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	314	87
No	49	13
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 01



Interpretación.- En el gráfico 1, se puede observar que el 87% de los encuestados afirman que sí conocen que en la Constitución de la República del Ecuador se consagran todos los Derechos que le asisten a los ciudadanos, y el 13% respondieron que no conocen, con lo que demuestra que la ciudadanía está consciente que tiene derechos que la Constitución se los garantiza.

2.- Cree Ud. que los conductores y peatones diariamente cometen contravenciones de tránsito que son sancionadas por la ley Orgánica de Transporte Terrestre?

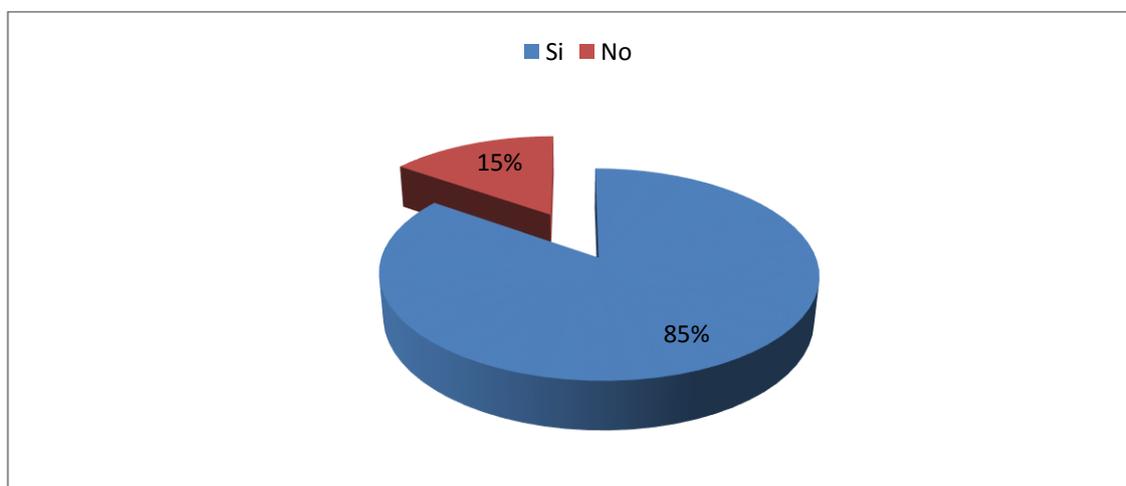
Cuadro 7.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	308	85
No	55	15
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 02



Interpretación.- En el gráfico 2 se observa que los ciudadanos en un 85% si creen que los conductores y peatones todos los días cometen contravenciones de tránsito que están reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el 15% no cree que se cometa las infracciones, demostración clara que las personas saben que a diario infringen la ley.

3.- Cree Ud. que los señores agentes de la policía nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador desempeñan su labor correctamente en el control del tránsito y en emitir las boletas de citación?

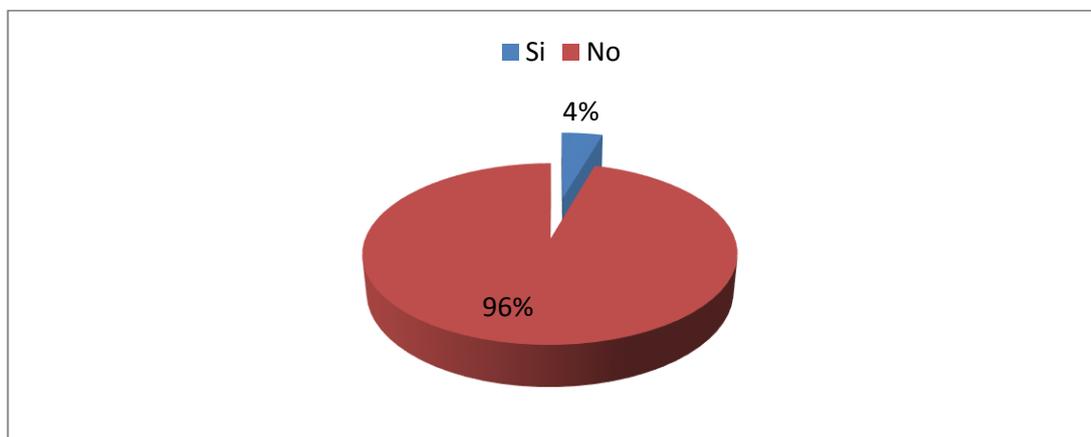
Cuadro 8.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	16	4
No	347	96
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 03



Interpretación.- En el gráfico 3 se puede observar que el 96% de la ciudadanía considera que los agentes de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, no desempeñan correctamente su labor de control de tránsito, y el 4% piensa que sí; quedando demostrado que los ciudadanos no confían en el trabajo que realizan los señores encargados de controlar el tránsito en el cantón.

4.- Cree Ud. que los conductores y peatones que cometen contravenciones de tránsito lo hacen planificadamente para ser sancionados?

Cuadro 9.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0
No	363	100
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 04



Interpretación.- En el gráfico 4 se observa que un total del 100% de los ciudadanos cree que nadie planifica cometer las contravenciones de tránsito para ser sancionados sino que se ocasionan intempestivamente, casi sin darse cuenta.

5.- Conoce Ud. cuáles son las razones para que los usuarios de las vías públicas cometan contravenciones de tránsito?

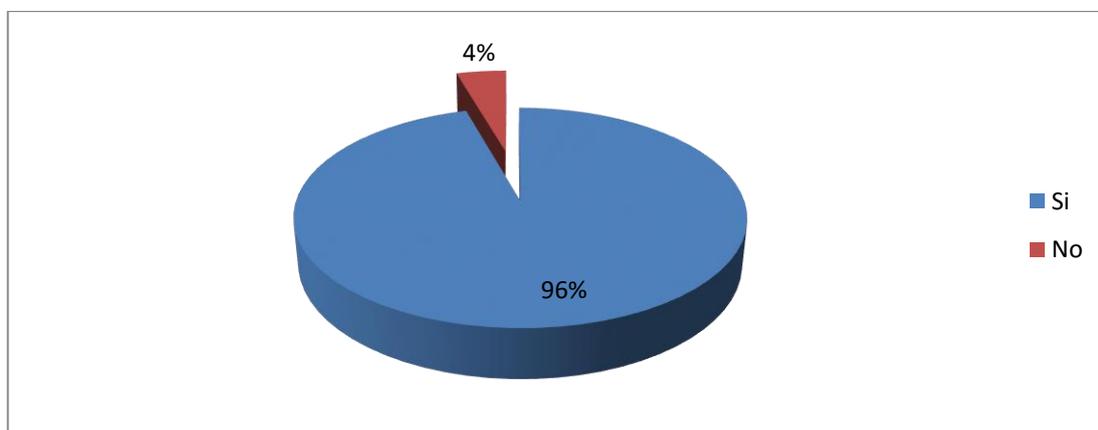
Cuadro 10.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	347	96
No	16	4
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 05



Interpretación.- De acuerdo al gráfico 5 el 96% de los encuestados expresan conocer las razones para que los usuarios de las vías públicas cometan contravenciones de tránsito, y el 4% no conocen las razones, y entre las más enunciadas son la ignorancia de la ley, y falta de educación vial.

6.- Cree Ud. que las autoridades estatales han tomado las medidas correctas en el tema de prevención de accidentes de tránsito?

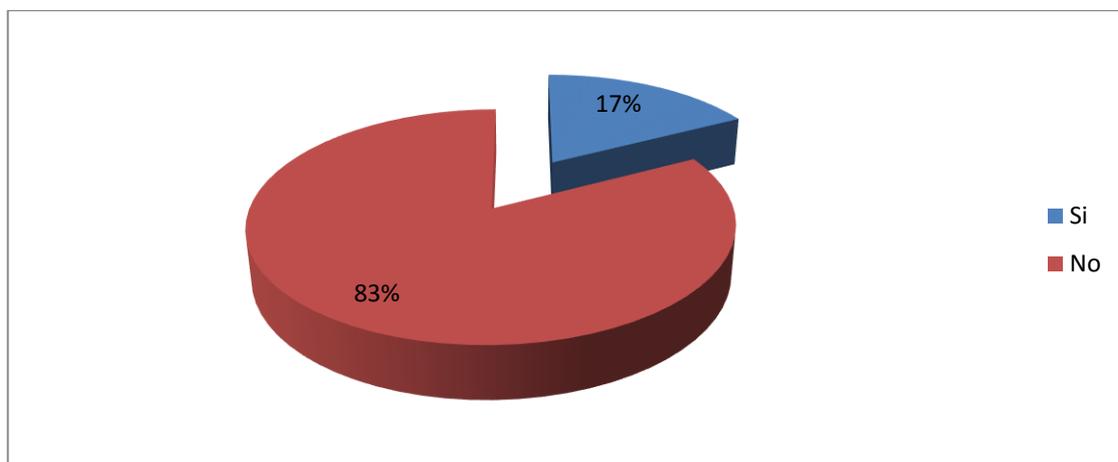
Cuadro 11.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	63	17
No	300	83
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 06



Interpretación.- De acuerdo al gráfico 6 el 83% de los ciudadanos consideran que las autoridades estatales no han tomado las medidas correctas en la prevención de accidentes de tránsito, y el 17% cree que si lo han hecho; demostrado que aún no existe en nuestro país una logística aplicada de prevención de accidentes de tránsito que haya reducido los altos índices.

7.- Cree Ud. que se realizan suficientes campañas por parte de las autoridades para prevenir los accidentes o contravenciones de tránsito?

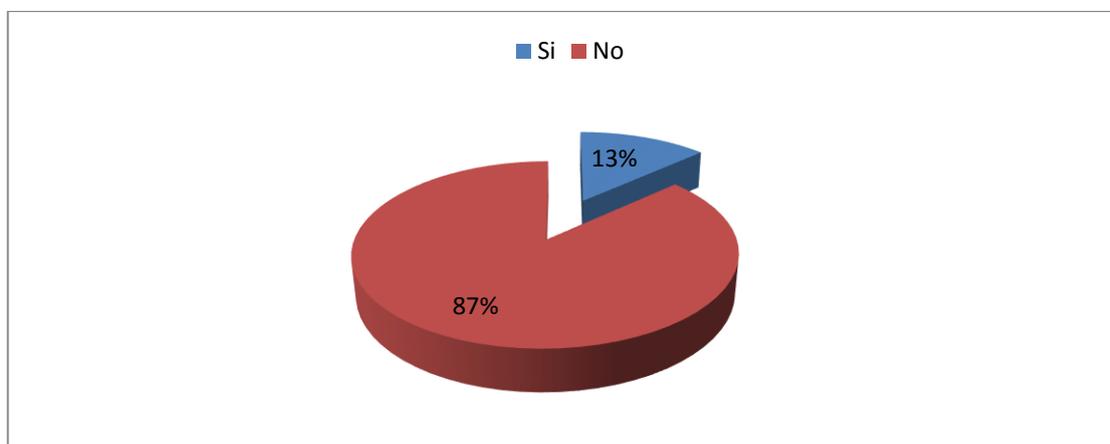
Cuadro 12.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	48	13
No	315	87
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 07



Interpretación.- Al observar el gráfico 7, el 87% de los ciudadanos encuestados manifestaron que no se realizan suficientes campañas para prevenir los accidentes o las contravenciones de tránsito por parte de las autoridades, y el 13% piensa que sí; de lo expresado se verifica que faltan campañas de prevenciones de accidentes y contravenciones de tránsito por parte de las autoridades.

8.- Cree que es justo que a los contraventores graves de la ley al momento de juzgarlos se les imponga tres sanciones?

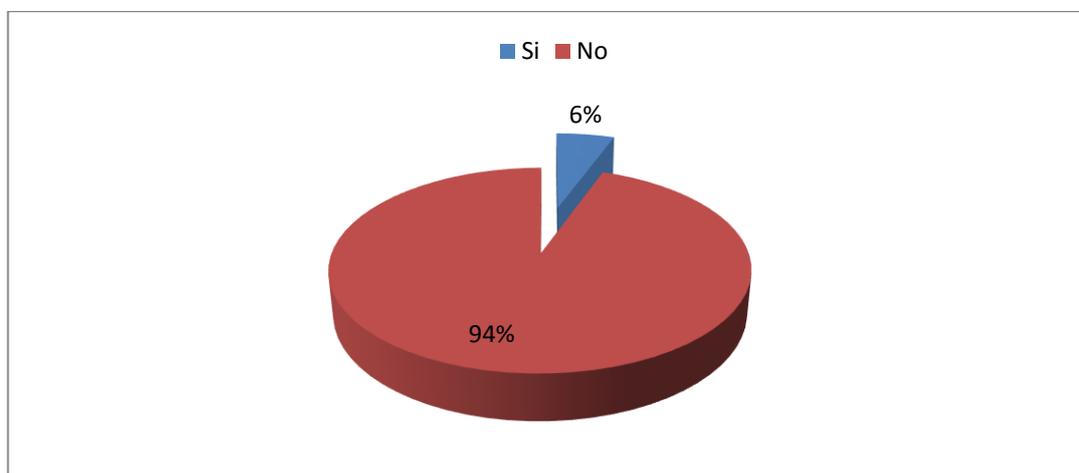
Cuadro 13.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	6
No	343	94
Total	363	100.00

Fuente: Encuestas a los ciudadanos

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 08



Interpretación.- De acuerdo al gráfico 8, el 94% de las personas encuestadas consideran que es injusto que al contraventor grave de la ley se le imponga tres sanciones al ser juzgados, y el 6% cree que si es justo, demostrando que la ciudadanía piensa que se lesiona la integridad del contraventor al imponérsele tres sanciones menoscabando sus derechos.

b) Resultado de las Encuestas dirigidas a los Abogados en libre ejercicio de la profesión.

1.- Está Ud. de acuerdo que se sancione tres veces por el mismo hecho al conductor que comete una contravención muy grave de la ley Orgánica de Transporte Terrestre?

Cuadro 14.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	2	10
Desacuerdo	18	90
Total	20	100.00

Fuente: Encuestas a los abogados

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 09



Interpretación.- En el gráfico 9, se observa que el 90% de los abogados encuestados manifestaron no estar de acuerdo que se sancione tres veces al conductor que comete una contravención de la ley, y el 10% piensa que si se debe sancionar tres veces, con lo que se demuestra que existe exageración de sanciones.

2.- Cree Ud. que al sancionar tres veces a un conductor que comete contravención muy grave de tránsito se está vulnerando sus Derechos Constitucionales?

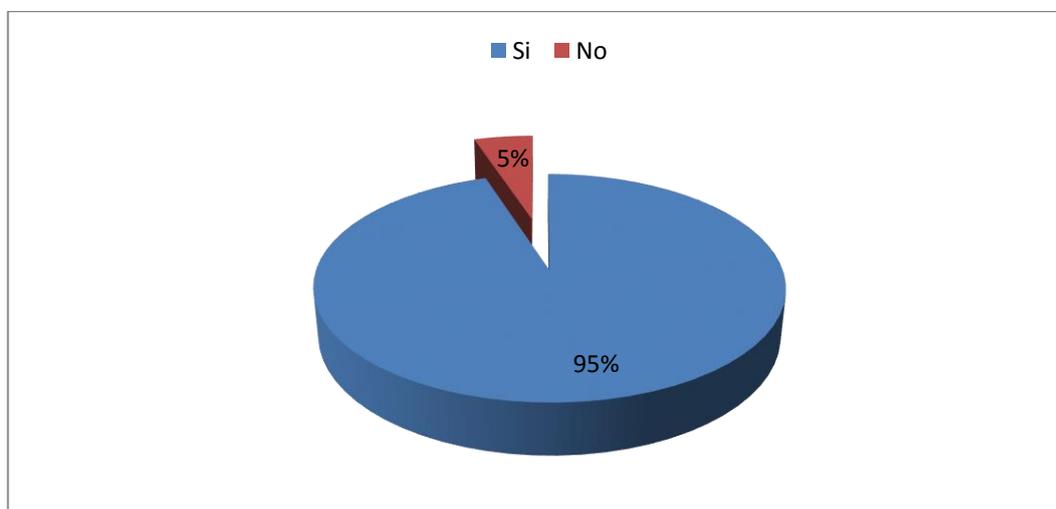
Cuadro 15.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	19	95
No	1	5
Total	20	100.00

Fuente: Encuestas a los abogados

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 10



Interpretación.- Al observar el gráfico 10, el 95% de los abogados encuestados expresaron que consideran que al sancionar tres veces a un conductor que comete contravención grave de la Ley se vulnera sus derechos Constitucionales, y el 5% cree que no. De acuerdo a lo expresado al imponerse tres sanciones al contraventor grave de la Ley se vulneran sus derechos por no respetar los preceptos constitucionales.

3.- Cree Ud. que existe la debida proporcionalidad entre la infracción y las sanciones establecidas en las contravenciones graves de tránsito?

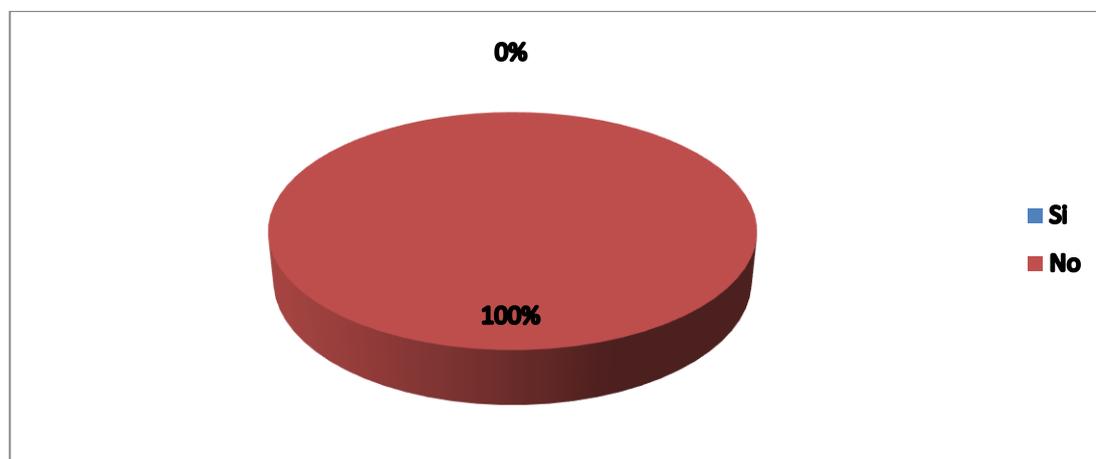
Cuadro 16.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	0	0
No	20	100
Total	20	100.00

Fuente: Encuestas a los abogados

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 11



Interpretación.- En el gráfico 11, se observa que el 100% de los abogados encuestados piensan que no existe la debida proporcionalidad entre la infracción establecida en las contravenciones graves de tránsito y las sanciones que se imponen a los contraventores.

4.- Está Ud. de acuerdo que se imponga a los contraventores de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, una sanción ejemplarizadora que haga despertar su conciencia para no reincidir?

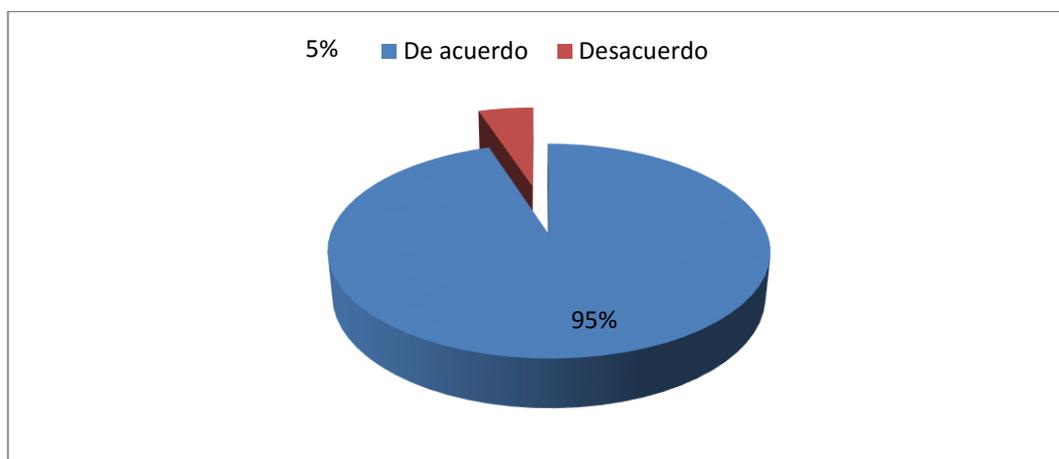
Cuadro 17.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
De acuerdo	19	95
Desacuerdo	1	5
Total	20	100.00

Fuente: Encuestas a los abogados

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 12



Interpretación.- En el gráfico 12 se observa que el 95% de los abogados encuestados respondieron que sí están de acuerdo que se imponga a los contraventores graves de la Ley una sanción ejemplarizadora que despierte su conciencia para no reincidir, y el 5% no está de acuerdo. Demostrando con lo expresado que se debe minorar las sanciones de las contravenciones graves e imponer una que haga conciencia en los conductores para que no reincidan.

5.- Cree Ud. que se debe ayudar al pueblo ecuatoriano mediante la educación a desarrollar su cultura de respeto a las normas de tránsito?

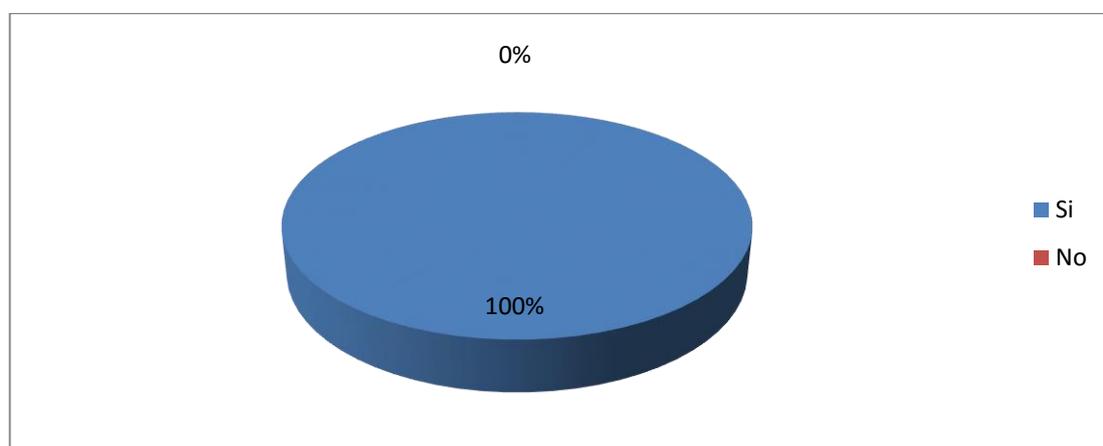
Cuadro 18.

Alternativa	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	100
No	0	0
Total	20	100.00

Fuente: Encuestas a los abogados

Elaborado por: Autor

GRAFICO No. 13



Interpretación.- En el gráfico 13, se observa que el 100% de los abogados encuestados piensan que sí es necesario que mediante la educación se ayude al pueblo ecuatoriano a desarrollar su cultura de respeto a las normas de tránsito. Con lo expresado se demuestra que mediante la educación si se puede culturizar al pueblo para acatar la ley que regula el tránsito y evitar los accidentes de tránsito.

4.2. Comprobación de la Hipótesis

La hipótesis planteada dentro del presente Proyecto de Investigación Jurídica, fue fehacientemente comprobada de la siguiente manera: De las encuestas efectuadas a los ciudadanos de la ciudad de Quevedo, y a los abogados en libre ejercicio cuyas respuestas determinan que las sanciones que se imponen en el juzgamiento de las contravenciones muy graves de tránsito son desproporcionadas, porque hay triplicidad de sanciones y debe sancionarse de acuerdo a la gravedad de la lesión causada al bien jurídico protegido, por lo tanto no se cumple con las garantías básicas del derecho al debido proceso que dice ... **La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales...** y el derecho de las personas a la legítima defensa que establece ...**Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia...** Derechos consagrados en la Constitución de la República y en los instrumentos internacionales de Derechos Humanos, que son de inmediato cumplimiento y aplicación, por lo que si se está vulnerando los derechos constitucionales de los conductores al no querérselos reconocer.

Dentro del análisis doctrinario al analizar la Garantía Constitucional del NON BIS IN IDEM. El Dr. Jorge Zavala Egas, dice: Prescribe nuestra Constitución la garantía de la prohibición de doble castigo por lo mismo y si así lo adoptamos es una norma de carácter sustantivo, no procesal o formal, dado que se refiere a las sanciones que puedan imponerse y no a los procedimientos que pueden instaurarse.

De la información recabada y la entrevista realizada al Subjefe de Control Operativo de Tránsito de la ciudad de Quevedo, se evidencia cifras muy altas de contravenciones de tránsito cometidas en nuestra ciudad, y la triplicidad de sanciones impuestas en nada ayuda a minorar el cometimiento de las mismas. La prevención de accidentes y el evitar se sigan

cometimiento contravenciones de tránsito en general tiene su cimiento en la educación que ayudará a desarrollar una cultura de respeto a la ley. En la entrevista efectuada al señor Supervisor de Educación de Quevedo, piensa que si debería incrementarse una asignatura de Educación Vial que abarque todos los componentes del Ámbito de Tránsito y Seguridad Vial.

4.3. Reporte de la Investigación

Encuestas a los Ciudadanos.-

Las preguntas realizadas a los ciudadanos de la ciudad de Quevedo, se puede analizar los siguientes resultados: En la primera pregunta se obtiene que el 87% de los encuestados afirman que sí conocen que en la Constitución de la República del Ecuador se consagran los Derechos que le asisten a los ciudadanos, que a pesar que aún no se cumplen en su totalidad saben que si existen y el 13% respondieron que no conocen. De la pregunta dos los ciudadanos en un 85% si creen que los conductores y peatones todos los días cometen contravenciones de tránsito que están reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, lo que se puede evidenciar en las estadísticas que se adjuntan en los anexos sobre el cometimiento de las contravenciones de tránsito y solo un 15% no cree que se cometa las infracciones. Al obtener las respuestas de la pregunta tres el 96% de la ciudadanía lamentablemente considera que los agentes de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, no desempeñan correctamente su labor de control de tránsito, no existe la confianza que se debería tener en los agentes encargados de controlar el buen uso de las vías de los ciudadanos tanto de peatones como de conductores, quienes tienen a cargo emitir las citaciones y solo el 4% piensa que sí realizan una buena labor. De la pregunta cuatro se obtiene un total del 100% de los ciudadanos cree que nadie planifica cometer las

contravenciones de tránsito para ser sancionados sino que se ocasionan intempestivamente comprobándose que los delitos y contravenciones de tránsito son culposos y en su accionar no hay la intención de causar daño. Las respuestas de la pregunta cinco el 96% de los encuestados expresan conocer las razones para que los usuarios de las vías públicas cometan contravenciones de tránsito, y la más enunciadas fueron la ignorancia de la ley, la falta de educación vial y la mayoría de choferes encuestados piensan que son la falta de señalización en las vías, y el 4% no conocen las razones. En la pregunta seis el 83% de los ciudadanos consideran que las autoridades estatales no han tomado las medidas correctas en la prevención de accidentes de tránsito, y el 17% cree que si lo han hecho, demostrando que en la ley Orgánica de Transporte Terrestre establece la prevención de accidentes de tránsito basada en la educación la que es muy pobre en nuestro país porque en los centros educativos no se estudia la norma de tránsito, tal como lo confirmó en la entrevista realizada al señor Supervisor de Educación de Quevedo, entonces interpretaríamos como letra muerta nada más lo manifestado en la Ley. Las respuestas de la pregunta siete el 87% de los ciudadanos encuestados manifestaron que no se realizan suficientes campañas para prevenir los accidentes o las contravenciones de tránsito por parte de las autoridades, y solo el 13% piensa que sí. Es evidente en nuestro cantón la falta de campañas educativas en materia de tránsito, las autoridades deberían pedir la ayuda a las dos escuelas de conducción de choferes profesionales que existen en la ciudad para que conjuntamente con la Policía Nacional realicen campañas permanentes, para ayudar a la ciudadanía, pedir la colaboración de los medios de comunicación radio escucha o televisivos para que emitan también campañas preventivas de accidentes de tránsito. De la pregunta ocho se demuestra que el 94% de las personas encuestadas consideran que es injusto que al contraventor grave de la ley se le imponga tres sanciones al momento de ser juzgados, porque a pesar de lo fuerte de las sanciones la reincidencia en las contravenciones de tránsito siguen día a día y los

conductores no hacen conciencia del buen uso de las normas de tránsito, y solo el 6% cree que si es justo.

Encuestas a los Abogados en Libre Ejercicio.

De las preguntas realizadas a los profesionales de derechos quienes con mayor conocimiento de causa y experiencia jurídica se refirieron así: En la pregunta uno el 90% de los abogados encuestados manifestaron no estar de acuerdo que se sancione tres veces al conductor que comete una contravención grave de la ley, y el 10% piensa que si se debe sancionar tres veces, con lo que se demuestra que existe exageración de sanciones. En la pregunta dos el 95% de los abogados encuestados expresaron que consideran que al sancionar tres veces a un conductor que comete contravención grave de la Ley se vulnera sus derechos Constitucionales, porque en la Constitución consta la igual de derechos, y que no se debe juzgar más de dos veces por la misma causa y materia y el 5% cree que no. A obtener las respuestas a la pregunta tres el 100% de los abogados encuestados piensan que no existe la debida proporcionalidad entre la infracción establecida en las contravenciones graves de tránsito y las sanciones que se imponen a los contraventores, otro precepto claramente establecido en la Constitución de la República que debería ser cumplido por las autoridades. En la pregunta cuatro el 95% de los abogados encuestados respondieron que sí están de acuerdo que se imponga a los contraventores graves de la Ley una sanción ejemplarizadora que despierte su conciencia para no reincidir lo que ayudará a reducir el cometimiento de las contravenciones y por ende los accidentes de tránsito, y solo el 5% no está de acuerdo. En las respuestas de la pregunta cinco el 100% de los abogados encuestados piensan que sí es necesario que mediante la educación se ayude al pueblo ecuatoriano a desarrollar su cultura de respeto a las normas de tránsito que se debería dar en los centros educativos una materia de tránsito en todos los niveles de educación para que haya cambios en la actitud de los conductores y peatones.

Entrevista al Jefe de Control de Transporte Terrestre de Quevedo.

En la entrevista realizada al señor Jefe Operativo del Control de Transporte Terrestre de Quevedo, se obtuvo el siguiente análisis: Cuáles cree Usted que son las razones para que los ciudadanos cometan contravenciones de tránsito diariamente?. El respondió que existe mucha negligencia por parte de los conductores y de manera general hay ignorancia de la ley. Al realizarle la pregunta si en la ley existe sanción a los peatones porqué no se los cita?. Respondió que si se los cita, pero muy poco, además porque no cargan los documentos de identificación o no lo entregan, y en muchas veces cuando está presente el agente de tránsito no cometen contravenciones, no siendo así cuando ya no ven la presencia de ellos, no respetan las señales de tránsito y transitan por donde quieren. En la siguiente pregunta. Considera Usted que al imponer tres sanciones a los contraventores graves de la Ley se logra minorar las infracciones de tránsito? Respondió que si debe haber la prisión ya que así los conductores harán conciencia de los días que están presos, la multa y sus puntos menos en la licencia, pero de igual manera los conductores reinciden y siguen cometiendo las contravenciones, no se ve una reducción de infracciones. En la pregunta. Considera Usted que se debe poner mayor interés en promover la educación vial, capacitación y campañas de prevención de accidentes de tránsito a los ciudadanos del país?. Respondió. Si porque solo así se educa al ciudadano, el mismo que hará conciencia de su actuación y cambiará de actitud, en cuanto a las campañas se realiza muy poco por falta de personal en la institución, solo hay 16 policías que controlan el tránsito en la ciudad, y no se abastecen para acudir a las escuelas o colegios en jornadas permanentes.

Entrevista realizada al Supervisor de Educación de la zona de Quevedo.

En la presente investigación creí necesario realizar una entrevista al señor Supervisor de Educación designado en la zona de Quevedo, a quien le planteo las siguientes preguntas: 1.- En el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, menciona que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. ¿Qué ha hecho el Estado para dar cumplimiento a este artículo?. Responde.- En las escuelas se les da breves rasgos de educación vial a los niños de primero de básico, haciéndoles conocer los colores de los semáforos y se les enseña por donde deben de caminar en las calles, y en los segundos años de bachillerato los alumnos que escogen en Participación Estudiantil educación vial y son capacitados por la Policía Nacional del cantón Quevedo. 2.- Está usted de acuerdo que se dicte una materia de educación vial en los centros educativos del país?. Responde que si está de acuerdo porque así se va a culturizar a los ciudadanos sobre el respeto a las señales de tránsito, el buen uso de las vías públicas, porque las pocas campañas que se realizan en conjunto con la Policía Nacional no es suficiente. 3.- Que necesitaría del Estado para que se incremente esta asignatura de tránsito en los centros educativos?. Responde que se incremente en la malla curricular de los programa de estudio y se aumente en el presupuesto del estado en la designación de los profesores, para que se dicte la asignatura desde el primer año escolar.

CAPITULO V
5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Al culminar con éxito todo el proceso de Investigación del problema planteado y de los datos obtenidos me permito presentar las conclusiones a las que he llegado, las mismas que espero no pasen desapercibidas para las personas interesadas que nuestro país siga cambiando para convertirse en un país desarrollado.

Este modesto trabajo está a disposición de los profesionales del derecho, en especial de los abogados en libre ejercicio, así como también los estudiantes de derecho, quienes en el interés de su carrera pueden profundizar sus conocimientos en materia de tránsito porque en el transcurso de nuestras vidas de una u otra forma nos vemos involucrados en este gran fenómeno denominado tránsito, a hacer uso de las vías en el territorio nacional.

5.1. Conclusiones

- Se pudo determinar que en el juzgamiento de las contravenciones muy graves a los infractores de la ley, se les está vulnerando sus derechos consagrados en la Constitución de la República, como es la legítima defensa y el debido proceso, al imponérseles multiplicidad de sanciones y negárseles acudir a otras instancias.
- Que la principal causa para que los ciudadanos cometan tantas infracciones de tránsito se debe a la poca educación vial que tienen sobre el respeto a las normas que regulan el tránsito en su condición de peatones o conductores, porque no se ha recibido una buena educación en esta materia.
- Otro factor primordial es que no existe una buena señalización en las vías, calles o carreteras del país con su respectivo mantenimiento y también es causa de accidentes o contravenciones de tránsito.

- En el Juzgado Segundo Provincial de Tránsito de Quevedo, quien tiene la competencia en resolver las contravenciones de tránsito no se cumple con el principio de celeridad procesal, por la acumulación de expedientes que existen sin resolver y hasta unos meses atrás no llevaban una organización sistemática de los ingresos de las impugnaciones de los Partes Policial por citaciones, o los estados de las mismas.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda al poder legislativo a través de sus assembleístas que se reforme los artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre las sanciones en las contravenciones muy graves de tránsito, donde no se vulneren derechos constitucionalmente protegidos a los ciudadanos.
- Es necesario que el Gobierno Nacional incorpore en el pensum de estudio en los centros educativos en todos sus niveles una materia de tránsito, de esta forma se adquiere cultura vial, se aprende a respetar las señales y las normas de tránsito. También deben promover y mantener campañas masivas de concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito y seguridad vial, hasta cuando la ciudadanía haya cambiado de actitud y tome conciencia respetando las normas jurídicas contenidas en la Ley.
- A las Autoridades u Organismo encargados de dotar a las vías, carreteras o calles de todo el territorio nacional las respectivas señales de tránsito tan necesarias para regular el tránsito, lo realicen de manera inmediata, den el mantenimiento pertinente y ser

cuidadosos cuando realicen una obra en retirar oportunamente el material que sobre para no obstaculizar el tráfico.

- Se recomienda a las autoridades judiciales solicitar se cree en el cantón Quevedo el Juzgado de Contravenciones de Tránsito porque tal como dice la norma, ésta ciudad lo amerita dada la incidencia en la comisión de contravenciones y la acumulación de expedientes en el Juzgado de Tránsito, para dar mejor atención a los usuarios y la celeridad que el caso lo requiere.

CAPITULO VI
LA PROPUESTA

6. PROPUESTA

6.1. Título I

Reformar el Art. 145, 145.1 y 145.2 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre las Contravenciones Muy Graves de tránsito.

6.2. Antecedentes.

Antes que se crea la primera ley de Tránsito los accidentes se juzgaban al tenor de lo estipulado en el artículo 421 del Código Penal, que contenía todos los tipos de las especies de culpa esto es negligencia, imprudencia, impericia, e inobservancia de los reglamentos u ordenanzas y el juzgamiento por los jueces comunes aplicando el Código de Procedimiento Penal, artículo que aún consta en el Código Penal ecuatoriano.

En la primera ley de Tránsito que fue creada cuando el Ecuador era administrado por la Junta Militar, emitieron un decreto, dado el Palacio Nacional el 18 de octubre de 1963; donde se creó la Junta General de Tránsito y las Comisiones Provinciales de Tránsito, de acuerdo al tema que se investiga en el Título Segundo, De las Contravenciones de Tránsito en su Art. 79 decía: Las contravenciones de tránsito serán reprimidas con multa o prisión o con una de éstas penas solamente, considerando la gravedad de las mismas y sus consecuencias.¹⁰² Dentro de la clasificación había contravenciones de primera clase, Segunda clase, Tercera clase y Cuarta clase, todas eran penadas con prisión, multa o con una de las dos solamente. Ley de Tránsito y Transporte Terrestre publicada en el año 1981, en el Parágrafo II, de las Contravenciones de Tránsito, en su Art. 71

¹⁰² Registro Oficial Nro. 92 del 30 de octubre de 1963, pág. 763.

decía: Las contravenciones de tránsito, según su gravedad, serán reprimidas con prisión y multa, o con una de estas penas solamente. ¹⁰³ y se clasificaban en contravenciones de primera, segunda y tercera clase, donde los contraventores de primera clase eran sancionados con multa de la quinceava parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general; los contraventores de segunda clase eran sancionados con multa de la octava parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general; los contraventores de tercera clase eran sancionados con prisión de hasta quince días, y multa de hasta la cuarta parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general, o con una de estas penas solamente. En la ley expedida en el año de 1996, en la clasificación de las contravenciones a más de las de primera, segunda y tercera clase que eran sancionadas con multas en dólares se incrementó las graves y en su Art. 90 decía: Serán sancionados con prisión de treinta a ciento ochenta días y multa de cuarenta dólares, quienes incurrieren en contravención grave, sin perjuicio de su detención inmediata para ser puesto a órdenes del juez de tránsito respectivo...¹⁰⁴ esta ley estuvo vigente casi 12 años. La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente de Monte Cristi, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008, dándole el carácter de orgánica con mayor jerarquía ante las otras leyes, y su Reglamento de Aplicación en junio del 2009, teniendo cambios sustanciales porque se crea como Organismo del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Ministerio del Sector, La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados. ¹⁰⁵ también en esta ley se le da las competencias a las municipalidades en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en las áreas urbanas; aparece por primera vez el sistema de puntajes en las

¹⁰³ Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, año 1981, pág. 26

¹⁰⁴ Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, Registro Oficial 1002 de 2 de Agosto de 1996, pág. 51

¹⁰⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, R. O. 398 del 7 de agosto del 2008, pág. 3.

licencias de conducir para el caso de comisión de infracciones de tránsito; la clasificación de las contravenciones de tránsito, y en el Art. 138 dice: Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy graves, se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase, donde las contravenciones muy graves estaban tipificadas en un solo artículo (145), que decía: Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas. Con lo que se pretende castigar con más rigor a los infractores; a los dos años y más de estar en vigencia la ley Orgánica el 29 de marzo del 2011, se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en la que se reforman ciertos artículos entre lo novedoso se crea la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y sus órganos desconcentrados; y en lo relacionado a las contravenciones muy graves de tránsito el Art. 145 se extendió con ocho literales y cuatro agregados, donde a los contraventores se los sanciona con multa pecuniaria, con prisión y reducción de puntos en sus licencias de conducir según sea el caso; la que está vigente hasta la actualidad y se expidió el 11 de junio del 2012 el Reglamento General para su aplicación.

El señor José Javier Guerrero Guzmán, presidente de la compañía de Transporte Urbano Transurbasur y presidente del Comité Permanente de Contratación de Operación y Recaudo del Sistema Integrado de Transporte Urbano (SITU) de Loja dijo: “ si bien la ley no es del todo mala, no estamos de acuerdo en lo relacionado con las multas por contravenciones. Nosotros como conocedores del trabajo que cumplimos diariamente hemos dado nuestro criterio y no ha sido tomado en cuenta”.... También indica que la nueva ley de tránsito debió haberse consensuado con los choferes y no

imponerla. “Tal como está concebida constituye un atentado al bolsillo del transportista”.¹⁰⁶

Otra innovación importante que trae la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es sobre la formación de conductores profesionales y no profesionales, sobre el tema el señor Carlos Gamboa, en la Revista Buen Viaje escribe: La Capacitación y formación de conductores profesionales dejó de ser una exclusividad de los sindicatos de choferes con la reforma a la ley de tránsito, en vigencia desde marzo pasado, que habilitó a las universidades y escuelas politécnicas a capacitar a los aspirantes, previamente autorizadas por la Comisión Nacional de Tránsito. En la Costa, la Escuela Politécnica de Litoral (Espol) es la primera en asumir el reto.¹⁰⁷

A partir de la publicación del Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, empezaron los controles por exceder el rango de velocidad, es así que el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía general Juan Ruales, indicó que luego que entró en vigencia el reglamento, la policía realizó operativos de control y en un lapso de casi un mes se registraron 5370 infracciones en el país.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Revista Buen Viaje, nro. 76, Agosto – Septiembre 2008, pág. 13

¹⁰⁷ Revista Buen Viaje, nro. 95, Octubre – Noviembre 2011, pág. 30

¹⁰⁸ Diario El Universo, martes 24 de julio del 2012, pág. 5

6.3. Justificación.

En un mundo moderno donde la tecnología avanza día a día y el crecimiento comercial, económico, poblacional es acelerado, es necesario innovar y nuestro país no se puede quedar atrás es así que surge la necesidad de reformar el ordenamiento jurídico, porque algunos ciudadanos viven en la ignorancia debido a que las autoridades no difunden ni promueven los derechos constitucionalmente garantizados, quizás por restarle importancia o por conveniencias. La educación aporta mucho con el desarrollo intelectual de los pueblos, incrementa la cultura, y es ahí donde debemos estar los estudiantes de cualquier carrera coadyuvando con los cambios mediante la investigación de lo que aún falta en nuestro país.

Al realizar ésta investigación he podido determinar que el irrespeto a las normas que regulan el tránsito en nuestro país se debe a la poca cultura que existe en sus habitantes, razón por la cual se suscitan muchos accidentes de tránsito y tanto conductores como peatones son reincidentes en cometer contravenciones unas leves otras graves, y las sanciones son duras, es ahí donde se vulneran los derechos constitucionalmente adquiridos; lo que no está permitido hacer por la ley no se lo debe realizar es por eso que creo que se necesita juzgar a los contraventores pero al mismo tiempo sensibilizarlos para que no vuelvan a cometer tantas infracciones donde más bien resultan perjudicados.

La Asamblea Nacional crea, reforma o deroga leyes, pero muchos de sus integrantes no son expertos, considerando que casi todo el conjunto de leyes que rigen el convivir de nuestro territorio son copias de otros países y en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, existen muchos artículos que violan normas constitucionales, es por eso que quiero aportar con esta investigación para demostrar que no se trata de crear sanciones drásticas para evitar los accidentes sino realizar un verdadero estudio para ver dónde

está el gran problema que debe ser reparado contribuyendo con el desarrollo del país ya que la transportación es considerado como un sector estratégico de la economía, para que los ciudadanos cambien su actitud frente al buen uso de las vías públicas en calidad de peatones o de conductores.

6.4. Síntesis del diagnóstico.

El presente Proyecto de Investigación Jurídica tiene como propósito elaborar una propuesta alternativa para la solución del problema que está identificado, surgió con la observación, lo cual despertó interés, también al escuchar en los medios de comunicación la multiplicidad de accidentes de tránsito y las sanciones que a diario aplican a los conductores del país por infringir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Realizando el marco teórico las ideas de autores, jurisprudencia y las leyes, ayudó también para formular una posible solución, haciendo un razonamiento de los principios establecidos en nuestra Constitución en especial a los Derechos de Protección y Garantías.

Se aplicó la metodología apropiada utilizando métodos que fueron el camino para conseguir identificar causas y efectos al problema y técnicas como son la encuesta y entrevistas utilizando los instrumentos para obtener un resultado fidedigno al realizar este proceso personalmente y adquirir las opiniones e ideas de las personas escogidas para el efecto, de lo que se extrae que la ciudadanía no respeta las normas de circulación ignoran el contenido la ley que regula y organiza el tránsito sus sanciones y no hay una comprensión entre los infractores y los agentes de control al otorgar en forma innecesaria tantas citaciones diarias sin tener resultados satisfactorios

también se demostró que no se tiene confianza en el trabajo que realizan los agentes.

Todo el estudio profundo que se realizó dentro de la investigación de campo aplicada sirvió para realizar una propuesta a la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, en las contravenciones muy graves, donde se imponga una sola sanción de las que constan en el Art. 145 y sus agregados según la gravedad cometida, y asistir a una capacitación obligatoria sobre las normas de tránsito en los centros de capacitación a choferes profesionales y no profesionales designados por el Estado, a los contraventores para crear conciencia sobre el respeto a la ley y de esa manera se sanciona y se rehabilita al contraventor para que no reincida.

También se debería disponer tal como recomiendan algunos autores se dicte una asignatura de tránsito en los establecimientos educativos en todos los niveles de estudio, con la finalidad de culturizar al pueblo sobre el respeto a las normas de tránsito, para evitar el cometimiento de accidentes que tan mal ha hecho a la sociedad, donde se han perdido familias enteras, personas con discapacidad; disminuyan los contraventores de la ley; se termine la extorsión de los agentes encargados de controlar el tránsito, y se brinde a los habitantes seguridad vial, se respete el derecho a transitar libremente por el territorio y se garantice todos los derechos constitucionalmente protegidos.

6.5. OBJETIVOS:

6.5.1. General.

“Plantear se reforme la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, referente a las contravenciones muy graves sin vulnerar los derechos constitucionales de los conductores”.

6.5.2. Específicos.

- Sustituir en los artículos 145, 145.1 y 145.2 una disposición opcional al juzgar a los contraventores imponiendo una sanción según la gravedad de la infracción cometida.
- Aumentar en los artículos 145, 145.1 y 145.2 una sanción concienciadora teórica y práctica que eduque al contraventor y pueda transmitir a la comunidad su experiencia para que no se convierta en reincidente de la ley.
- Presentar propuesta de reforma en el juzgamiento de las contravenciones muy graves donde se instruya al infractor y se sancione con una pena como establece la Constitución de la República.

6.6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Se propone se reforme el Art. 145 y agregados de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sobre las Contravenciones muy graves, para que el contraventor reciba una sanción por la infracción cometida, quedando a salvo del juzgador de imponer cualquiera de las dos opciones presentadas, en ese sentido no se vulnerará los derechos constitucionalmente adquiridos a los conductores, suprimiendo la prisión del actual artículo de la ley atendiendo a lo establecido en el Art. 77, numeral 1 de la Constitución, cuando manifiesta que la privación de libertad se aplicará excepcionalmente. También lleva implícito una disposición de realizar trabajo comunitario de seguridad vial, con el objetivo que el infractor adquiera experiencia y más conocimientos en la materia; además la obligación de realizar un seminario de concienciación dictado por especialistas con la finalidad que el contraventor asuma la responsabilidad que tiene al momento de hacer uso de las vías públicas en calidad de conductor o peatón, alimentando su cultura vial frente a otras circunstancias y fácilmente no volverá a reincidir.

6.6.1. Desarrollo.

ASAMBLEA NACIONAL

El Pleno

Considerando:

Que, el artículo 424 de la Constitución de la República establece la Jerarquía de la Constitución que es norma Suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico, y en el artículo 76, numeral 7, literal i, es claro en manifestar que nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia;

Que, en el artículo 76, numeral 6 de la Constitución aclara que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza;

Que, en nuestra Constitución se ha considerado la privación de libertad de manera excepcional, cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena del acusado, y en las contravenciones se inicia un expediente que no tiene mayor incidencia.

Que, en el artículo 394 de la Constitución establece: El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. Y el derecho a transitar libremente por el territorio nacional;

Que, el objeto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano;

Que, las causales de accidentes y contravenciones de tránsito, se debe a la poca cultura, falta de educación, que existe en los conductores y peatones sobre el respeto a las leyes que regulan el tránsito y el pleno uso de las vías públicas;

Que, por más fuertes que sean las sanciones por accidentes o contravenciones las estadísticas aumentan cada día, por lo que es necesario reformar la actual legislación; y

En uso de las atribuciones constitucionales y legales, expide la siguiente:

**LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE
TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

**CAPÍTULO V
DE LAS CONTRAVENCIONES**

Sección 7ª.

Contravención muy grave

Art. 1.- El artículo 145 sustituirlo por el siguiente: Incurre en contravención muy grave y será sancionado con una de las siguientes penas: 1) Multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general; o, 2) Reducción de 15 puntos en su licencia de conducir. En caso que el infractor, no cumpla una de estas penas impuesta en el plazo de quince días, será suspendida su licencia de conducir, hasta el cumplimiento de la misma, en los siguientes casos:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;
- e) El conductor que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quien conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiese sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte

público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento solo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;

g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,

h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso de los literales a), e), f), g) y h), tienen la obligación de asistir y aprobar un seminario de concienciación sobre seguridad vial, con duración de mínimo 30 horas en los centros de educación de conducción autorizados por el Estado, con dirección a las circunstancias de la violación al bien jurídico protegido.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo serán sancionadas con el doble de lo establecido.

Art. 2.- El artículo 145.1.- Sustitúyase por el siguiente: Contravención muy grave.- Conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes.- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas y será sancionado con una de las siguientes penas: a) Multa de tres (3) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general; o, b) La reducción de veinte (20) puntos de su licencia de conducir. Realizar trabajo comunitario en seguridad vial, por 100 horas; y la obligación de aprobar un seminario de concienciación cuya duración es de 40 horas en los centros de educación de conducción autorizados por el Estado:

Art. 3.- El artículo 145.2.- Sustitúyase por el siguiente: Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0.3 gramos y es inferior a 0.8 gramos, se aplicará una de las siguientes penas: a) Multa de tres (3) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general; o, b) La pérdida de quince (15) puntos en su licencia de conducir. Realizar trabajo comunitario por 60 horas en seguridad vial; y la obligación de aprobar un seminario de concienciación cuya duración es de 30 horas en los centros de educación de conducción autorizados por el Estado.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0.8 gramos o más, se aplicará una de las siguientes penas: a) Multa de tres (3) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general; o b) Pérdida de veinte (20) puntos en su licencia de conducir. Realizar trabajo comunitario por 80 horas en seguridad vial; y la obligación de aprobar un seminario de concienciación cuya duración es de 50 horas en los centros de educación de conducción autorizados por el Estado.

La presente ley entrará en vigencia desde su publicación en el Registro Oficial.

6.7. Beneficiarios.

Al haber realizado la investigación y analizado los criterios de algunos autores y en los resultados obtenidos de las personas encuestadas se concluye que falta cultura en la población porque en su diario transitar no lo hacen con responsabilidad obedeciendo las normas de la ley y es así que provocan accidentes y contravenciones de tránsito incidiendo para que los

legisladores reformen las leyes endureciendo más las penas buscando tal vez una solución al problema, pero al saber las estadísticas y hacer comparaciones de los últimos años existe un alto índice de accidentes y contraventores de tránsito.

Con la propuesta de reformar la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en la que se imponga una sanción legal y una educativa traerá buenos beneficios a toda la sociedad porque el infractor ya tendrá presente al momento de hacer uso de la vía pública cuáles son sus derechos y obligaciones, el peatón ya respetará el paso cebra, el puente peatonal, y las señales que existan, el conductor recordará lo aprehendido y respetará por ejemplo la luz roja del semáforo, no conducirá en estado de embriaguez, no excederá los límites de velocidad, porque se juzgará la infracción cometida y al mismo tiempo se hará tomar conciencia para que el contraventor no vuelva a reincidir.

6.8. Impacto Social.

Los cambios que se realizan y especialmente a las leyes al comienzo suele traer reacciones negativas y contrarias, porque no son analizadas con sensatez y al grupo que beneficia, pero al aplicar las reformas planteadas a la ley hasta que el Estado decida de una vez y por todas entregar a la educación una partida en el presupuesto y se dicte una materia de tránsito en todos los niveles de educación para que se culturice al pueblo sobre el respeto a las normas de tránsito que la necesitamos todos los días al transitar por las calles sea como peatones o conductores, se juzgue a los contraventores con una sanción que les haga crear conciencia que al momento de transitar se lo haga respetando lo establecido en la ley porque de esa forma está salvaguardando la vida propia y de los demás.

BIBLIOGRAFÍA

AVILA SANTAMARIA, Ramiro. Neoconstitucionalismo y Sociedad, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Quito 2008.

BALSECA RUIZ, Carlos Julio. Los Juicios en Materia de Tránsito en Aplicación del Nuevo Sistema Procesal Penal, Primera Edición, Ecuador 2006.

BATTAGLIA, Alfredo Nicolás, Reglamentación, Comentarios y Jurisprudencia del Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires, Edición del autor, Argentina 2006.

BRAVO IZQUIERDO, César. Tratado de Derecho Constitucional, Editorial Carpol, Ecuador año 2011.

BUSTAMANTE FUENTES, Colón. Nueva Justicia Constitucional, Neoconstitucionalismo Derecho y Garantías Teoría y Práctica, Tomo I y II, Editorial Jurídica del Ecuador 2011.

CADENA CRESPO, Marco Marcelo. Las Infracciones o Delitos de Tránsito, con sus analogías a los delitos del homicidio o al asesinato, Ecuador 1998.

CARBONELL, Miguel. El Principio de proporcionalidad y la Interpretación Constitucional, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, Quito 2008.

CARVAJAL FLOR, Paúl. Manual Práctico de Derecho Penal, Librería Jurídica Astrea, Ecuador 2008.

CHANAMÉ ORBE, Raúl. Diccionario de Derecho Constitucional, Editorial ADRUS, Perú 2010.

GALLEGOS GALLEGOS, Simón Bolívar. La Responsabilidad en el Delito de Tránsito, Primera Edición Quito 2010.

GUARACA DUCHI, Javier Derecho Constitucional Ecuatoriano, Doctrina, Teoría y Práctica, Riobamba 2009.

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis, Teoría del Delito, Editorial Jurídica Universitaria, México 2009.

OLANO VALDERRAMA, Carlos Alberto. Tratado Técnico-Jurídico sobre Accidentes de Circulación y materias afines, Séptima Edición, Librería Ediciones del Profesional Ltda. Colombia séptima Edición 2012.

RODRÍGUEZ, Orlando Alfonso. La Presunción de Inocencia.- Principios Universales, segunda edición reimpresión, Ediciones Jurídicas Gustavo Ibañez, Colombia 2010.

TERRAGNI, Marco Antonio. El Delito Culposos, Rubinzal – Culzoni 2004, impreso en Argentina.

ZAVALA EGAS, Jorge. Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica, Edilex S.A., 2010.

JURISPRUDENCIA ESPECIALIZADA, Corte Nacional de Justicia, Editores El Forum, tomo 4, Quito 2013.

REGISTRO OFICIAL Nro. 915 del 19 de marzo del 2013, Suplemento, Corte Constitucional del Ecuador.

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, Adoptada y proclamada por la Resolución de la Asamblea General 217 A (III) del 10 de diciembre de 1948.

PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS, Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su Resolución 2200 a(XXI), de 16 de diciembre de 1966.

CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS, San José, Costa Rica, 7 al 22 de noviembre de 1969.

CONSTITUCIÓN DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito 2011.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, Editorial Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito 2011.

Nueva Legislación de Tránsito.- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, editora gráfica EDIGRABER, Perú 2010.

REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

REVISTA BUEN VIAJE. Edición 76, edición 81, edición 94, edición 95 Quito.

www.monografias.com

www.efemerides.ec/1/mayo/1830.htm

www.cortenacional.gob.ec/wwwcn//constituciones

www.es.wikipedia.org

www.un.org/es/globalissues/humanrights/

ANEXOS

ANEXO 1

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO FACULTAD DE DERECHO

Encuesta aplicada a la ciudadanía en general del cantón Quevedo.

1.- Conoce Ud. que en la Constitución de la República del Ecuador se consagran todos los Derechos que les asisten a sus ciudadanos?

Si No
() ()

2.- Cree Ud. que los conductores y peatones diariamente cometen contravenciones de tránsito que son sancionadas por la ley Orgánica de Transporte Terrestre?

Si No
() ()

3.- Cree Ud. que los señores agentes de la policía nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador desempeñan su labor correctamente en el control del tránsito y en emitir las boletas de citación?

Si No
() ()

4.- Cree Ud. que los conductores y peatones que cometen contravenciones de tránsito lo hacen planificadamente para ser sancionados?

Si No
() ()

5.- Conoce Ud. las razones por las cuales los usuarios de las vías públicas cometen contravenciones de tránsito?

Si No
() ()

6.- Cree Ud. que las autoridades estatales han tomado las medidas correctas en el tema de prevención de accidentes de tránsito?

Si No
() ()

7.- Cree Ud. que se realizan suficientes campañas por parte de las autoridades para prevenir los accidentes o contravenciones de tránsito?

Si No
() ()

8.- Cree que es justo que a los contraventores graves de la ley al momento de juzgarlos se les imponga tres sanciones?

Si No
() ()

ANEXO 2

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO FACULTAD DE DERECHO

Encuesta aplicada a los abogados en libre ejercicio del cantón Quevedo.

1.- Está Ud. de acuerdo que se sancione tres veces por el mismo hecho al conductor que comete una contravención muy grave de la ley Orgánica de Transporte Terrestre?

De acuerdo
()

No estoy de acuerdo
()

2.- Cree Ud. que al sancionar tres veces a un conductor que comete contravención muy grave de tránsito se está vulnerando sus Derechos Constitucionales?

Si
()

No
()

3.- Cree Ud. que existe la debida proporcionalidad entre la infracción y las sanciones establecidas en las contravenciones graves de tránsito?

Si
()

No
()

4.- Está de acuerdo que se imponga a los contraventores de la ley Orgánica de Transporte Terrestre, una sanción ejemplarizadora que haga despertar su conciencia para no reincidir?

De acuerdo
()

No estoy de acuerdo
()

5.- Cree Ud. que se debe ayudar al pueblo ecuatoriano mediante la educación a desarrollar su cultura de respeto a las normas de tránsito?

Si
()

No
()

ANEXO 3

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO FACULTAD DE DERECHO

Entrevista realizada al señor Jefe Operativo del Control de Tránsito y Seguridad Vial de Quevedo.

- 1.- En esta institución Policial de Control de Transporte Terrestre, llevan las estadísticas de las contravenciones de tránsito que cometen los ciudadanos?
- 2.- Puedo obtener las estadísticas de las contravenciones muy graves de tránsito que tienen en su archivo?
- 3.- Cuáles cree Ud. que sean las razones para que los ciudadanos cometan contravenciones de tránsito diariamente?
- 4.- Se cumple con citar al peatón que comete contravenciones de tránsito?
- 5.- Considera Ud. que al imponer 3 sanciones a los contraventores muy graves de la Ley se logra minorar las infracciones de tránsito?
- 6.- Considera Ud. que se debe poner mayor interés en promover la educación vial, capacitación y campañas de prevención de accidentes de tránsito a los ciudadanos del país?

Anexo 4

UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO FACULTAD DE DERECHO

Entrevista realizada al señor Supervisor de Educación de Los Ríos, en Quevedo.

1.- En el Art. 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dice: Que es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito. Que cree que ha hecho el Estado para dar cumplimiento a este artículo de la Ley?.

2.- Está Ud. de acuerdo que se dicte una materia de educación vial en los centros educativos del país?

4.- Que necesitaría del Estado para que se incremente ésta asignatura de tránsito en los centros educativos a nivel nacional?

Ecuador, segundo país en muertes por accidentes

Las reformas a la Ley de Tránsito no han evitado los fallecimientos debido a que no se cumple en su totalidad.

El país ocupa el segundo lugar en mortalidad por accidentes de tránsito en América Latina, según el Reporte del Estado Global sobre la seguridad de las vías de la Organización Mundial de la Salud (OMS), publicado este año y realizado con información de 2010.

Ecuador alcanza, según la entidad, 28 muertes por cada 100.000 habitantes, una tasa mayor a la media global, que es de 18. Sólo es superado por Venezuela, que presenta 37,2 fallecimientos por esa causa por cada 100.000 habitantes.

Sin embargo, Guillermo Abad, director de Justicia Vial, aseguró que la tasa ha aumentado en los últimos años, porque se registran más accidentes, por lo que la media del país estaría en 32,4 muertes, cuando en la región sería ahora de 23.

Según la OMS, los traumatismos causados en accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en los niños de cinco a 14 años y la segunda del grupo entre 15 y 44 años.

Causas

De acuerdo con la información de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el 50,09% de

los accidentes se produce por impericia o imprudencia del conductor, el 13,2% por irrespeto a las normas de tránsito, el 12,31% por exceso de velocidad, el 9,73% por embriaguez, el 7,69% por condiciones externas sin determinar y el 6,99% por imprudencia de otros involucrados.

Los más afectados, según los reportes, son los peatones, motociclistas y ciclistas. "Los choferes de carros grandes no respetan a los peatones ni a los carros pequeños", comentó Luis Chiriboga, quien al salir del Hospital del Seguro de Quito en su motocicleta fue afectado por un bus, por lo que tuvo que realizar maniobras para no salir lastimado".

Hasta febrero de este año, según la ANT, se registraron 308 muertes por accidentes de tránsito a nivel nacional. Azuay es la provincia con la tasa más alta de mortalidad, con 8,95 personas por 100 mil habitantes (en febrero), seguido por Santo Domingo de los Tsáchilas, con 4,22.

Incumplimiento

Abad es enfático al opinar que la situación no ha mejorado desde la aprobación de la refor-

Número de muertes Según país por 100 mil habitantes

Argentina: 12,6	Chile: 12,3
Brasil: 22,5	Bolivia: 19,2
Perú: 15,9	Paraguay: 21,4
Colombia: 15,6	Uruguay: 21,5

ma a la Ley de Tránsito, debido a que "no se ha cumplido en un 50%".

Según su análisis, esto se debe a que "la autoridad encargada no tiene la voluntad de hacerla cumplir cuando es completamente aplicable", señaló. Esto, "por ineficiencia de las instituciones encargadas de la regulación o por compromisos con los sectores que deben ser controlados".

Por esto, considera que la solución no es aplicar sanciones más drásticas porque "el punto está en cumplir". Además, de desarrollar una materia de educación vial para las escuelas y colegios, regular las frecuencias de los buses, verificar el cumplimiento de las capacitaciones de choferes profesionales, entre otros.

Para Marisela Vélez, comerciante, es necesario "más control en la velocidad a quienes manejan los buses, porque muchas veces son chicos de 18 años que no tienen mucha responsabilidad".

Mientras, Héctor Núñez, conductor de taxi por 20 años, cree que la clave está en dar educación vial, pero no poner sanciones más fuertes.

CIFRAS

149.992

DEFUNCIONES se calcula que hubo en 2010 en el continente americano.

50,09% de los accidentes es por impericia.



ANEXO 6

**DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES
COMANDO DEL SERVICIO RURAL LOS RIOS No. 8
JEFATURA DEL CONTROL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE
QUEVEDO**

ANUAL 2012													
ACCIDENTES	ENE	FE B	MA R	AB R	MA Y	JU N	JU L	AGO S	SE P	OC T	NO V	DIC	TOT AL
ATROPELLO	6	3	8	2	9	4	2	3	4	1	2	8	52
ARROLLAMIENTO	0	0	0	0	3	1	1	0	0	2	1	1	9
CAÍDA DE PASAJEROS	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	4
ENCUNETAMIENTO	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
ESTRELLAMIENTO	3	1	3	6	1	1	3	3	2	1	2	2	28
ROZAMIENTO	1	3	4	4	5	0	1	2	3	6	0	1	30
CHOQUE	11	19	26	23	14	9	12	4	14	15	16	21	184
COLISION	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	1	1	6
VOLCAMIENTO	0	1	2	3	4	1	0	0	0	0	0	0	11
OTROS (Obstaculos - derrumbe)	2	2	5	4	0	2	4	4	5	4	4	4	40
TOTAL	25	30	48	43	37	19	25	18	29	29	26	38	367
CAUSAS DE ACCIDENTES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
EMBRIAGUEZ DEL CONDUCTOR	4	2	2	6	2	1	0	0	1	5	2	3	28
EMBRIAGUEZ DEL PEATON	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
IMPERICIA/IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	8	10	28	25	16	11	17	7	11	14	16	15	178
EXESO DE VELOCIDAD	2	3	1	1	0	0	0	0	1	0	0	4	12
MAL REBAZAMIENTO.-INV. CARRIL	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
MAL ESTACIONAMIENTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PASAR SEMAFORO EN ROJO	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
IMPRUDENCIA DEL PEATON	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	4
FACTORES CLIMÁTICOS	3	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
MAL ESTADO DE LA VÍA	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
NO RESP. LAS SEÑALES DE TRANS.	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
DAÑOS MECÁNICOS-FRENOS	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CASOS FORTUITOS	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	5
OTRAS CAUSAS(Por determinarse proces. Invest.)	5	13	14	11	17	5	8	10	14	10	8	14	129
LUMINANCIA (ENCANDILAMIENTO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FALLAS DE ILUMINACION	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OBSTACULO EN LA VIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL	25	30	48	43	37	19	25	18	29	29	26	38	367
VICTIMAS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
MUERTOS	3	11	9	12	7	4	2	2	4	6	4	6	70
HERIDOS	21	20	36	24	48	18	17	12	19	24	18	28	285
TRAUMATICOS	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	25	31	45	36	55	22	19	14	23	30	22	34	356
CATEGORIA DEL CONDUCTOR	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
PRIMERA (E)	25	30	48	43	37	19	25	18	29	29	26	38	367
SEGUNDA (D)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TERCERA (C)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPORTMAN (B)	1	4	3	8	3	2	3	2	1	5	1	7	40
MOTOCICLISTA (A)	4	5	5	1	6	2	3	1	5	5	1	5	43
ESPECIAL	3	3	9	6	5	0	3	5	1	3	6	1	45
SIN CREDENCIALES	4	2	5	8	4	1	3	2	3	2	4	1	39
NO IDENTIFICADO	3	6	8	6	4	1	4	2	9	4	6	7	60
TOTAL	40	50	78	72	59	25	41	30	48	48	44	59	594
CONTRAVENCIONES MUY GRAVES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
Art. 145	44	48	34	70	78	35	93	67	58	21	28	26	602
Art. 146	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	44	48	34	70	78	35	93	67	58	21	28	26	602
CONTRAVENCIONES LEVES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1RA CLASE LEVE ART. 139	148	170	318	253	143	348	261	270	202	309	232	179	2833
2DA CLASE LEVE ART. 140	125	124	160	225	81	128	113	119	91	94	66	100	1426
3RA CLASE LEVE ART. 141	110	235	237	255	96	184	240	165	150	216	254	237	2379
TOTAL	383	529	715	733	320	660	614	554	443	619	552	516	6638
CONTRAVENCIONES GRAVES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
1RA CLASE GRAVE ART. 142	145	376	500	698	164	181	308	350	212	322	262	237	3755
2DA CLASE GRAVE ART. 143	0	1	0	2	0	0	0	2	0	1	0	1	7
3RA CLASE GRAVE ART. 144	3	14	16	8	6	0	8	4	7	14	6	16	102
TOTAL	148	391	516	708	170	181	316	356	219	337	268	254	3864

Aquí se refleja la información de los accidentes y las contravenciones de tránsito cometidas en el cantón Quevedo en el año 2012.

ANEXO 7

Las noticias que publican los diarios del país a partir que empezó a regir el Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es decir el 11 de junio del 2012.

Multas y prisión ya rigen por exceder la velocidad

Quienes irrespetan la Ley se exponen también a la reducción de puntos en la licencia.

QUITO-CUENCA-PORTOVIEJO-AMBATO-BABAHoyo-MACHALA

Los controles por exceso de velocidad empezaron ayer en la mayor parte del país, casi al mes de que entrara en vigencia el Reglamento General para la Ampliación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el pasado 25 de junio.

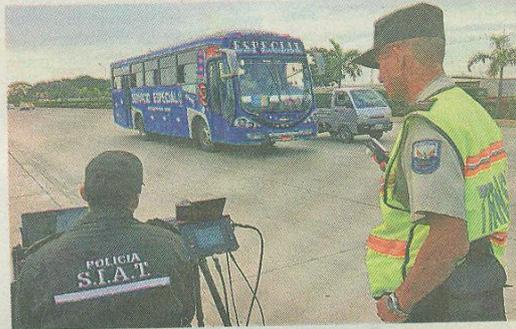
Los conductores que irrespetan los rangos permitidos de velocidad se exponen a multas económicas, prisión y reducción de puntos en la licencia.

Un total de 20 citaciones por infracciones entregó ayer la Policía en el inicio de los operativos de control de la velocidad en Quito (Pichincha). Los uniformados se ubicaron en la autopista General Rumiñahui, que une a la capital con el Valle de los Chillos. Cerca del puente 8 se colocó el fotorradar que detectó a los conductores que superaban los 90 km/h permitidos en las vías perimetrales.

Dos kilómetros más abajo se ubicaron policías, quienes entregaron las multas y anunciaron a los infractores que tenían tres días para impugnar, que la sanción era 6 puntos menos en la licencia y una multa del 30% de la Remuneración Básica Unificada (\$ 87,69).

Uno de los sancionados fue Patricio Cascante, quien viajaba a 96 km/h, dentro del rango moderado que permite hasta 120 km/h en vías perimetrales. "No me fijé en el velocímetro y no pensé que venía a esa velocidad", dijo.

El director nacional de Control de Tránsito y Seguridad



FREDDY MACAS

MACHALA. Los controles por exceso de velocidad empezaron ayer en vías de ingreso y salida de la ciudad.

Límites de velocidad ÁREAS URBANA Y PERIMETRAL

VEHÍCULOS LIVIANOS Y MOTOS

Tipo de vía	Límite	Rango moderado (art. 142 g de la ley)	Fuera del rango moderado (art. 145)
Urbana	50 km/h	desde 51 km/h hasta 60 km/h	61 km/h*
Perimetral	90 km/h	desde 91 km/h hasta 120 km/h	121 km/h*
Rectas en carreteras	100 km/h	desde 101 km/h hasta 135 km/h	136 km/h*
Curvas en carreteras	60 km/h	desde 61 km/h hasta 75 km/h	76 km/h*

TRANSPORTE PÚBLICO

Urbana	40 km/h	desde 41 km/h hasta 50 km/h	51 km/h*
Perimetral	70 km/h	desde 71 km/h hasta 100 km/h	101 km/h*
Rectas en carreteras	90 km/h	desde 91 km/h hasta 115 km/h	116 km/h*
Curvas en carreteras	50 km/h	desde 51 km/h hasta 65 km/h	66 km/h*

TRANSPORTE DE CARGA

Urbana	40 km/h	desde 41 km/h hasta 50 km/h	51 km/h*
Perimetral	70 km/h	desde 71 km/h hasta 95 km/h	96 km/h*
Rectas en carreteras	70 km/h	desde 71 km/h hasta 100 km/h	101 km/h*
Curvas en carreteras	40 km/h	desde 41 km/h hasta 60 km/h	61 km/h*

* En adelante

Fuente: Reglamento de la Ley de Tránsito

EL UNIVERSO

Vial de la Policía, general Juan Ruales, indicó que luego de entró en vigencia el reglamento, la Policía realizó operativos de control y en un lapso de casi un mes se registraron 5.370 infracciones en el país.

En Cuenca (Azuay), en menos de media hora dos conductores resultaron multados en la vía rápida Cuenca-Azogues.

Fernando Sarmiento, uno de los sancionados, se dirigía a Gualaico a las 10:20 a 108 km por hora y no se percató del fotorradar ubicado junto a la vía. Fue multado con \$ 87,78 por haber rebasado el límite de velocidad que es de 90 km y se le restaron seis puntos en la licencia.

En las vías de Manabí, los controles se iniciaron por la tar-

Detalles

CONTRAVENCIONES

Grave de primera clase

Art. 142.- Será sancionado con multa del 30% de la remuneración básica unificada y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir quien excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento.

Muy grave

Art. 145.- Será sancionado con multa de 1 remuneración básica unificada, 3 días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia quien conduzca bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, y además se le aprehenderá su vehículo por 24 horas.

de. William Salazar, jefe de Tránsito en la provincia, indicó que desde el pasado 20 de junio se sanciona a los conductores que exceden la velocidad dentro del rango moderado. Agregó que hasta el pasado domingo se había multado a 644 por infringir la Ley de Tránsito.

Mientras que en la mayor parte de Ambato (Tungurahua) ayer no se evidenció control a peatones y conductores. En un recorrido por la Panamericana Norte, en el sector de Samanga, parroquia Unamuncho, un grupo de policías de diferentes servicios recomendaba a los conductores que respetaran los límites de velocidad.

En tanto, Marco Aveilla, jefe zonal de la Comisión de Tránsito del Ecuador en Babahoyo (Los Ríos), dijo que la próxima semana operarán en las vías tres radares electrónicos para el control de la velocidad.

En Machala (El Oro), los operativos se iniciaron a las 16:00 con dos equipos tecnológicos.

ANEXO 8

La Revista del transportista, de donde he extraído opiniones de personas inmersas en el transporte, organizaciones clasistas de choferes, sobre las reformas a la ley y las sanciones impuestas en la misma.



ANEXO 9

Una demostración del irrespeto a las normas de tránsito, esta foto es frente a la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, donde existe un puente peatonal y no se hace uso del mismo por parte de los ciudadanos y estudiantes.



ANEXO 10

La Autora realizando las encuestas a la ciudadanía del cantón Quevedo.



ANEXO 11

Fotografía tomada en la Jefatura de Control de Tránsito y Seguridad Vial de Quevedo mientras realizaba la investigación y entrevistas al señor Jefe Operativo de Control Mayor Freddy Palma.



ANEXO 12

Fotografía tomada en la entrevista realizada al señor Ing. Marco Valdiviezo, Supervisor de Educación de la zona de Quevedo y Mocache.

